

auto MOTO

auto-moto.com

[PREMIER ESSAI]

Fast & Focus

La RS fait très Ford



ACHAT MALIN

Dix bonnes affaires
à moins de 3 000 €

ACHAT PASSION

Faites-vous plaisir
de 25 à 200 000 €

ZONE TEST

La détection
des piétons

DOSSIER SPÉCIAL

Hydrogène, le carburant du futur

LE MATCH MÉGANE, 308, GOLF : TROIS COMPACTES SORTENT LE GRAND JEU



N° 241 FÉVRIER 2016 - FRANCE MÉTROPOLITAINE 3,50 € / AND : 4,30 € / BEL : 4,40 € / CAN : 7,90 \$CAN / CH : 7,20 CHF / D : 7,20 € / DOM : 4,80 € / ESP : 4,60 € / GR : 4,80 € / ITA : 5,40 € / LUX : 4,40 € / MAR : 42,00 MAD / POR Cont : 5,50 € / TOM : 650 XPF / TOM AVION : 1800 XPF / TUN : 6,40 DT.

M 01774 - 241 - F: 3,90 € - RD



BMW xDrive



Le plaisir
de conduire

www.bmw.fr



* Offre réservée aux particuliers valable pour toute commande d'une BMW neuve équipée en option de BMW xDrive à motorisation équivalente, sauf sur BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5 et BMW X6, du 01/01/2016 au 31/03/2016 dans les Concessions participantes. ** Transfert de la force motrice à l'essieu présentant la meilleure adhérence en moins d'1/10^{ème} de seconde (moins d'1/4 de seconde sur BMW Série 2 Active Tourer / Gran Tourer et BMW X1).

BMW xDRIVE. LA TECHNOLOGIE 4 ROUES MOTRICES INTELLIGENTE.

BMW xDRIVE EST DISPONIBLE SUR 110 MODÈLES.
EN CE MOMENT, TECHNOLOGIE OFFERTE SUR UNE LARGE SÉLECTION*.

Moins d'1/10^{ème} de seconde, c'est le temps qu'il faut à la technologie BMW xDrive pour agir sur la motricité** et même anticiper toute perte d'adhérence. Cette gestion électronique de la force motrice veille en effet en permanence sur le comportement des BMW pour offrir au conducteur et à ses passagers le meilleur de la sécurité. Partout, tout le temps et par tous les temps.



Consommations des BMW Série 1, BMW Série 2 Active Tourer, BMW Série 2 Gran Tourer et BMW Série 4 Gran Coupé équipées de BMW xDrive en cycle mixte selon dimension des jantes : **4,3 à 8,5 l/100 km**. CO₂ : **113 à 198 g/km** selon la norme européenne NEDC. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



PEUGEOT 508

LA ROUTE EST SON TERRITOIRE



À partir de

299€
/mois

**3 ANS D'ENTRETIEN INCLUS
SANS CONDITION DE REPRISE
APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 3 300 €**

NOUVEAU MOTEUR
2,0 L BlueHDi 180

NOUVELLE BOÎTE
AUTOMATIQUE EAT6

NAVIGATION AVEC
ÉCRAN TACTILE

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte (en l/100 km) : de 3,8 à 4,4. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 99 à 114.

Exemple pour la LLD d'une Peugeot 508 berline Access 1,6L BlueHDi 565 BVM6 120 neuve hors options, incluant 3 ans d'entretien. **Modèle présenté :** Peugeot 508 Allure 1,6L THP 165 565 BVM6 option peinture métallisée : 419 €/mois après un 1^{er} loyer de 4 100 €. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable valable du 02/01/16 au 31/03/16, réservée aux particuliers pour toute LLD d'une Peugeot 508 neuve dans le réseau Peugeot participant, sous réserve d'acceptation du dossier par PEUGEOT FINANCE - Loueur : CREDIPAR, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981 - 12, avenue André-Malraux, 92300 Levallois-Perret. Le PCP Entretien Plus peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau Peugeot participant.

PEUGEOT 508

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Directeur de la rédaction : Lionel Robert.
Chef d'édition : Alice Rolland.

Rédaction : Nicolas Briouze,
Stanislas Larroumet, Arthur Matal (mesures),
Jean-Luc Moreau (environnement),
Laurent Pineau, Nicolas Valéano (techno),
Romain Vannier.

Secrétaire de rédaction : Stéphane Goulhot,
Maquette : Étienne Lo Méo, Caroline Zitoun
(Ace Team).

Iconographie/illustration : Julien Jodry.
Photographes : Thomas Antoine (Ace Team),
Didier Bideault, Fabrice Bolusset,
Clément Choulet, Joël Peyrou.

Ont participé à ce numéro :

Julien Dell, Pierre Disch, Maxime Fontanier,
Didier Laurent, Nicolas Lewandowski,
Alain Martino, Laurent Meillaud.

Pour joindre la rédaction par courriel :
initialeprénom+nom@auto-moto.com

Auto Moto est édité par RMP,
SAS au capital de 37 000 €,
siège social 16, rue du Dôme,
92100 Boulogne-Billancourt.
RCS Nanterre 802 743 781.

Gérant-directeur de la publication :
Pascal Chevalier.

Directeur général : Gautier Normand.

Directeur des opérations presse :
Germain Perinet.

Diffusion : Dorothee Rour.

Ventes : Mercuri Presse.

Marketing direct : Faiza Bouffroua.

Fabrication : Bruno Matillat.

Imprimé par : Didier Mary (6, route de La
Ferté-sous-Jouarre, 77440 Mary-sur-Marne),
Sogo (ZI des Châtaigniers, 95150 Taverny).
N° de commission paritaire : 0119 K 84118.
ISSN : 1969-9980.

Dépôt légal : novembre 2014. © RMP 2014.
RMP est une filiale de Reworld Media.

Président-directeur général :
Pascal Chevalier.

Publicité : Reworld Media Factory,
01 45 19 58 00

Directrice générale adjointe :
Cécile Béziat

cbeziat@reworldmediafactory.fr

Directrice commerciale grands comptes :
Laurence Gaboury

lgaboury@reworldmediafactory.fr

Directrice commerciale :

Olivia Bobbot

obobbot@reworldmediafactory.fr

Directeur de la publicité :

Charles Antonietti

cantonietti@reworldmedia

factory.fr

Directrice de clientèle :

Léah Ohayon

lohayon@reworldmediafactory.fr

Administration des ventes :

Marion Dolneau

mdolneau@reworldmedia

factory.fr 01 45 19 58 69



**Relation abonnés : gérez vos
abonnements, abonnez-vous
ou posez vos questions**

Par Internet :

www.automotoabo.com

Par courriel :

abonnementsautomoto@cba.fr

Par téléphone : France 02 77 63 11 01,
étranger 00 33 2 77 63 11 01

Du lundi au vendredi de 8 h 30 à 19 h
Suisse 022 038 08 08

Par courrier : Auto Moto Abonnements,
CS 50002, 59718 Lille Cedex 09

Tarif standard (10 numéros dont un
double) : 30 €

[moteur!]

Le nouvel or noir



PHOTO DR

Après le groupe Volkswagen, Renault se trouve pris, à son tour, dans la tourmente. Qui sera le prochain à devoir faire amende honorable ? Oui, les cycles d'homologation sont bidon. Oui, les constructeurs annoncent des émissions de polluants qui ne reflètent pas la réalité, l'écart entre la théorie et la pratique atteignant même parfois des records de mauvaise foi. Faut-il s'en plaindre ? Sans doute. S'en inquiéter ? Sûrement. Mais il y a plus grave : les ingénieurs n'ont pas de solution. À l'évidence, personne ne sait, aujourd'hui, comment concevoir un moteur diesel qui ne nuise pas à la santé de celui qui en respire les émanations. Le principe de précaution voudrait qu'on les interdise. Vous imaginez le tollé. Je vous sens dépit par cette révélation. Pourtant, je vous assure : on peut vivre heureux sans gazole. Ne broyez pas du noir, une lueur d'espoir brille à l'horizon... 2020. Le temps que la planète prenne conscience des vertus de l'hydrogène (cf p. 90), une énergie propre, renouvelable et inépuisable, car disponible à l'état naturel, à quelques centaines de mètres de la surface du globe. Certes, il faudra du temps et de l'argent pour que soient exploités les premiers gisements, mais la perspective est grisante. Nous, qui craignons de nous retrouver à court de pétrole en 2050, pourrions assister à l'émergence d'un nouveau carburant, aussi simple à l'usage que le sans-plomb et tellement meilleur pour nos poumons. Non seulement nous en finirions avec notre dépendance à l'OPEP, mais nous pourrions même devenir "pays producteur". Si le nouvel or noir loge effectivement sous nos pieds, la presque île du Cotentin sera bientôt aussi riche que le Qatar et nos voitures ne rejeteront plus que de l'eau... impropre à la consommation. Faudrait pas exagérer non plus. ●



LIONEL ROBERT
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION



Nouvelle Renault MEGANE

Activez vos sensations

Design sportif et signature lumineuse identitaire.

Poste de conduite high-tech, avec tablette tactile R-Link 2* de 8,7".

Plaisir de conduite inédit grâce à la boîte automatique EDC à double embrayage*.

* Disponible selon version. Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,3/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 86/134.
Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande **elf**



RENAULT
La vie, avec passion



Credit photo : John Higginson.

[AutoMenu]

[en direct de la Toile]

16 À la Une d'auto-moto.com

[buzz auto]

18 L'essentiel de l'actualité automobile

PASSION

[auto portrait]

22 Sébastien Ogier

[bientôt sur nos routes]

26 Volvo S90

[parole de designer]

30 Alberto Dilillo, directeur du style de Fiat

[à l'essai]

32 Ford Focus RS

36 le match

Renault Mégane, Peugeot 308, Volkswagen Golf

45 Volkswagen Golf GTI Clubsport

46 Fiat Tipo

48 Mercedes GLS Executive

52 dossier plaisir

Mazda MX-5, BMW M235i, Mercedes C, Audi R8

62 Volkswagen Coccinelle Dune Cabriolet

66 moto

Yamaha YXZ1000R



62 VOLKSWAGEN COCCINELLE DUNE CABRIOLET

TECHNO

[quoi de neuf?]

68 Le meilleur du CES de Las Vegas

[science et avenir]

70 Sécurité informatique : le plein de cyber

[auto focus]

72 Mercedes Classe E 2016 :

l'empire contre-attaque

[comment ça marche]

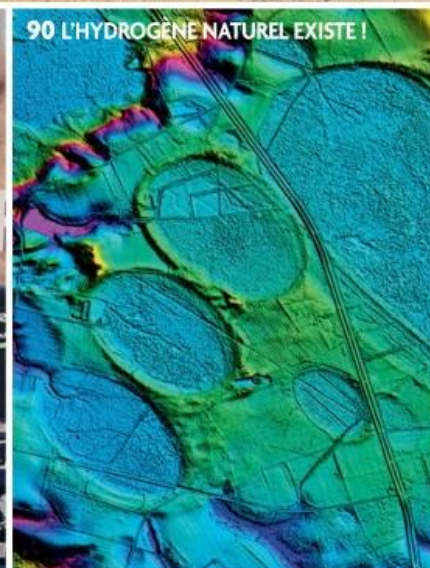
74 Sons électroniques : oh ouïe !

[zone test]

76 Le système de détection des piétons



22 SÉBASTIEN OGIER



90 L'HYDROGÈNE NATUREL EXISTE !

ENVIRONNEMENT

[tout nouveau, tout bio]

78 L'actualité de la voiture écologique

[objectif ZE]

80 Transformer les chaos de la route en électricité

[tendance verte]

82 Toyota RAV4 Hybride : hybridé mais pas débridé

[nature et découverte]

86 Hyundai ix35 Fuel Cell :

le changement, c'est maintenant ?

90 L'hydrogène naturel existe !

[la question qui fâche]

92 Baisses d'impôt :

les automobilistes "cocus" ?

52 AUDI R8, MERCEDES C, BMW M235i, MAZDA MX-5





N° 241 Février 2015

CONSO

[c'est vous qui le dites]

94 Ford Escort Cosworth

[dossier occasion]

97 Dix opportunités à moins de 3000 €

[contrôle technique]

108 Volkswagen Golf 7

[sécurité]

110 Dix applis pour sécuriser la route

[page de pub]

111 Décryptage de la campagne Dacia Duster

[le prix du neuf]

114 Tous les tarifs des voitures neuves

ART DE VIVRE

[traveler chic]

120 Mercedes E400 Cabriolet & Lynch-Bages

[jour de fête]

128 Trophée Andros : givré ou j'y vais pas ?

[100 % mag]

132 Ford Mustang : retour aux sources

[passionément auto]

138 Mathieu Madénian

[portfolio]

140 Beautés cachées

[total look]

146 Roulez jeunesse !

ABONNEMENT

Retrouvez nos offres en pages 93 et 147

Et profitez des avantages et cadeaux
proposés par votre magazine Auto Moto

CE NUMÉRO COMPORTE UN ENCART ABONNEMENT JETÉ SUR LA
DIFFUSION KIOSQUES FRANCE MÉTROPOLITAINE ET UN MESSAGE PARIS
MATCH POSÉ SUR LA DIFFUSION ABONNÉS FRANCE MÉTROPOLITAINE.

L'ÉDITION ABONNÉS AUTOMOBILE-CLUB DE L'OUEST COMPORTE 8 PAGES SUPPLÉMENTAIRES ENTRE LES
PAGES 2 ET 3. LES ÉDITIONS ABONNÉS AUTOMOBILE-CLUBS AIX-EN-PROVENCE ET PAYS D'AX, ALPES, CANNES,
CENTRE, DAUPHINOIS, DRÔME, GARD-LOZÈRE-ARDÈCHE, HÉRAULT-AVEYRON, MONT-BLANC, NICE-CÔTE D'AZUR,
PROVENCE, ROUSSILLON, VAUCLUSIEN ET SAVOIE COMPORTENT UN ENCART 4 PAGES AUTOMOBILE-CLUBS.

RETROUVEZ-NOUS SUR

auto-moto.com

48 MERCEDES GLS



128 TROPHÉE ANDROS



66 YAMAHA YXZ1000R



140 COLLECTION BAILLON





Nouvelle Classe C Coupé. Instantanément captivante.

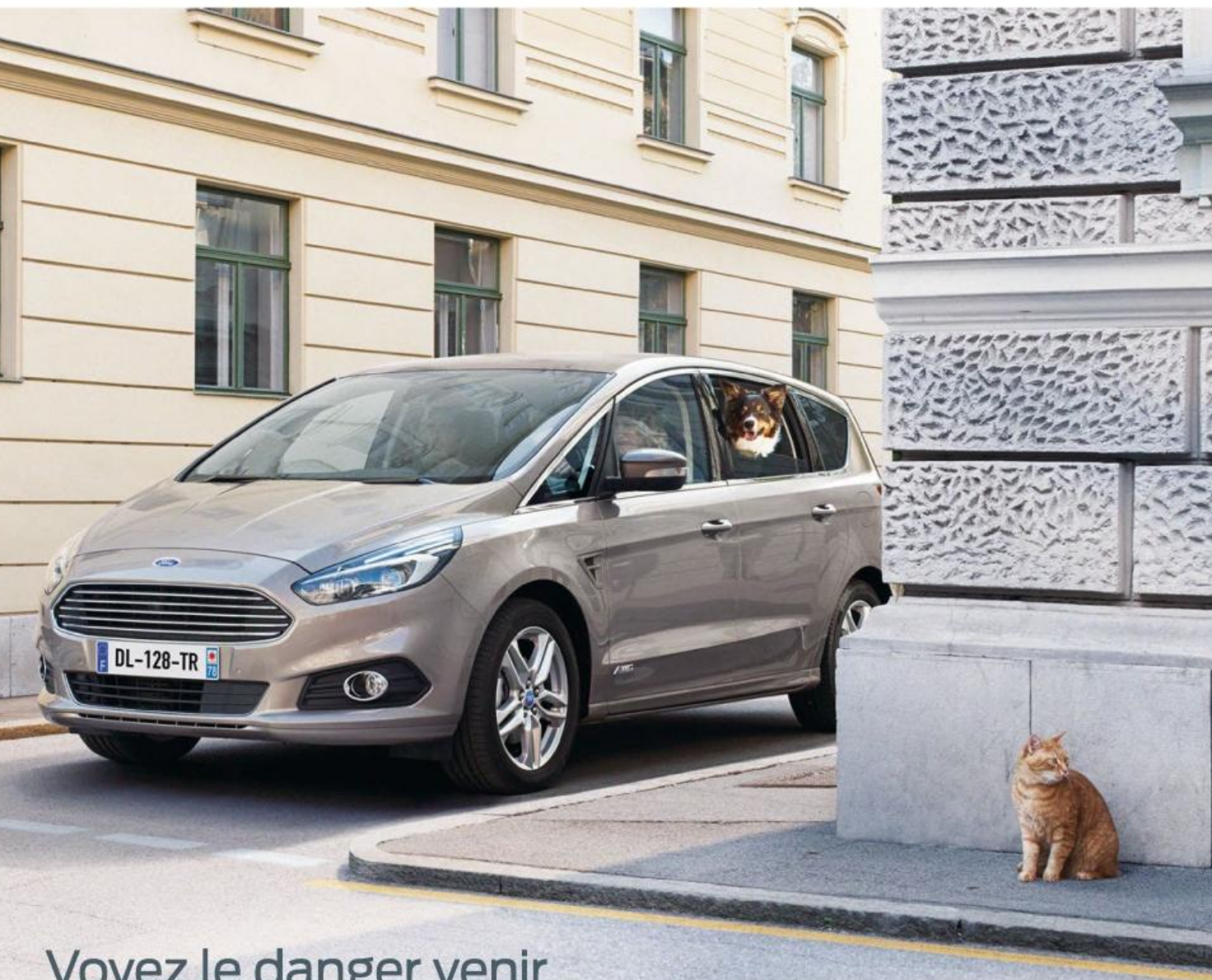
Avec ses lignes athlétiques, elle séduit au premier regard. Mais c'est sur la route que ses performances et sa polyvalence vous couperont le souffle. Avec sa boîte automatique 9G-Tronic et son Dynamic Select offrant 5 modes de conduite, la Nouvelle Classe C Coupé répondra au moindre de vos désirs. www.mercedes-benz.fr

Mercedes-Benz
The best or nothing.



Consommations mixtes de la Nouvelle Classe C Coupé : de 4,1 à 8,9 l/100 km. Emissions de CO₂ : de 106 à 209 g/km.





Voyez le danger venir

NOUVEAU FORD S-MAX

> Caméra avant grand angle

Profitez d'une seconde paire d'yeux sur la route avec la Caméra avant grand angle* qui sent venir le danger à chaque coin de rue. Venez essayer cette technologie et bien d'autres chez votre concessionnaire Ford.



SHAZAMER POUR PROLONGER
L'EXPÉRIENCE FORD S-MAX

Ouvrez votre application Shazam, appuyez sur le bouton de l'appareil photo et scannez le visuel pour découvrir les innovations du Nouveau Ford S-MAX.

* Option disponible sur version Titanium.

Consommations mixtes (l/km) : 5,0/7,9. Rejets de CO₂ (g/km) : 129/180
(données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

Ford France, 34, rue de la Croix de Fer - 78122 St-Germain-en-Laye Cedex. SIREN 425 127 362 RCS Versailles.



Go Further

[Sommaire Vidéo] Poursuivez votre lecture en vidéos



22 AUTO PORTRAIT Sébastien Ogier, triple champion du monde des rallyes



Le Match : Renault Mégane, VW Golf, Peugeot 308



26 VOLVO Présentation de la S90, première berline premium du constructeur suédois

26 FORD La nouvelle Focus RS s'annonce comme la meilleure sportive de l'année

36 LE MATCH est serré entre les compactes Renault Mégane, Peugeot 308 et VW Golf

45 VOLKSWAGEN Pour fêter ses 40 ans, la Golf s'offre une version Clubsport

48 MERCEDES En route vers les sommets au volant du luxueux GLS Executive

52 MAZDA/BMW/MERCEDES/AUDI Le plaisir automobile à tous prix

62 VOLKSWAGEN À la découverte des grands espaces en Coccinelle Dune Cabriolet

66 YAMAHA Essai mouvementé du YXZ1000R sur les pistes ensablées de Californie

72 MERCEDES Avec son écran panoramique inédit, la nouvelle Classe E voit la vie en grand

76 FORD Test, grandeur nature, du système de détection des piétons de la Mondeo



82 TOYOTA Le constructeur nippon allie SUV compact et technologie hybride avec le RAV4



94 FORD Ancêtre de la Focus RS, l'Escort Cosworth fait toujours parler d'elle

111 DACIA Décryptage de la campagne télévisée du Duster

120 MERCEDES Lorsqu'un grand cru bordelais reçoit un luxueux cabriolet Classe E

128 TROPHÉE ANDROS Tours de piste glacée au volant d'une Andros car électrique

132 FORD De New York à Detroit, à bord de la Mustang cabriolet

138 PASSIONNÉMENT AUTO Rencontre avec l'humoriste Mathieu Madénian

Comment lire nos vidéos

Disponible sur App Store

Google play



Téléchargez **gratuitement** sur votre smartphone ou votre tablette l'appli **Auto Moto Reader** sur l'AppStore Apple ou le Google Play Android™*.

* Android est une marque déposée de Google Inc.



Bonus Vidéo

Dès que vous voyez ce logo sur une page, lancez **Auto Moto Reader** sur votre smartphone ou votre tablette (connecté en Wi-Fi de préférence, en 4G ou 3G) et attendez que la mise à jour se termine.



Scannez ensuite la page dans son ensemble et non le logo.



S'il n'y a qu'une seule vidéo dans la page, elle se lancera immédiatement. S'il y en a plusieurs, cliquez sur l'image en surbrillance pour lancer la vidéo associée.

Retrouvez l'ensemble de nos vidéos sur **www.auto-moto.com**



ENTREZ DANS L'UNIVERS RX



Le nouveau Lexus RX 450h associe un design audacieux au meilleur de la technologie. Grâce à ses nombreux équipements de confort et son intérieur raffiné, le nouveau RX 450h fera de chacun de vos trajets une expérience extraordinaire. Découvrez la référence hybride en matière de SUV de luxe, découvrez le nouveau Lexus RX 450h.

Plus d'informations sur [Lexus.fr/RX](https://www.lexus.fr/RX)

Nouveau
RX 450h Hybride



Consommations (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) en cycle mixte : de 5,3 à 5,5 et de 122 à 127 (C). Données homologuées CE.

[en direct de la Toile] À la Une d'auto-moto.com

Rendez-vous le 1^{er} mars pour vivre le salon de Genève en direct !



Nouveautés, vidéos exclusives depuis les stands, dernières infos... Dès le mardi 1^{er} mars, toute l'équipe d'auto-moto.com sera mobilisée pour vous faire vivre, en direct, le salon de Genève 2016, depuis le Palexpo.



Scoop |

Les images de la future Audi A3



Juin 2016 sonnera l'heure du lifting pour l'Audi A3, qui soufflera ses 4 bougies. Elle s'inspirera du faciès de l'A4, dont elle reprendra nombre de technologies. Retrouvez les images exclusives sur auto-moto.com.



Vidéos

9 millions de vues en 2015

L'essai décoiffant de la Ferrari 488 Spider, la présentation en avant-première de la Renault Talisman, ou encore la découverte de l'intérieur du nouveau Volkswagen Tiguan. En 2015, les vidéos d'auto-moto.com ont réuni plus de 9 millions de vues. Visionnez-les sur nos chaînes Dailymotion et Youtube.



RETROUVEZ-NOUS SUR

Youtube

AUTOMOTOMAGAZINE

Dailymotion

AUTOMOTO MAGAZINE



**J'ai le pouvoir
de protéger
mes covoiturés.**

**Aucune
démarche**
0€
de plus

Ce qui est essentiel pour moi, c'est de pouvoir rouler responsable.

Alors le covoiturage, c'est une évidence.

Avec la Macif, toutes les personnes qui voyagent avec moi sont assurées.

C'est une garantie qui est déjà intégrée dans mon contrat Auto et ça ne me coûte rien.

**Découvrez tous les avantages du contrat Auto Macif
dans l'un de nos points d'accueil ou sur macif.fr**

Les passagers covoiturés sont garantis par le contrat Auto souscrit sans aucune démarche préalable du conducteur assuré.

MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 2 et 4 rue de Pied de Fond 79000 Niort.



Essentiel pour moi



TESLA

Lentement, mais sûrement

Le constructeur californien a franchi la barre symbolique des 50 000 unités vendues, avec un total de 50 580 véhicules livrés dans le monde en 2015. Soit une augmentation de 60 % par rapport à 2014. Pour le quatrième trimestre 2015, la hausse atteint même 75 %, puisque 17 192 Model S et 208 Model X ont trouvé preneur durant cette période. En France aussi, la marque poursuit son ascension. De 17 exemplaires écoulés en 2013, la marque est passée à 328 en 2014, puis 708 en 2015, pour représenter aujourd'hui 4,1 % des véhicules électriques vendus dans l'Hexagone. Malgré un prix de base avoisinant les 80 000 € pour une Model S, Tesla occupe la cinquième place du marché, derrière Renault (Zoe), Nissan (Leaf), Peugeot (iOn) et Bolloré (Bluecar).

6,6

C'est, en points, la chute de la part du diesel sur le marché français en 2015. Alors que le nombre total d'immatriculations s'est accru de 6,8 % l'an dernier dans l'Hexagone, la part du diesel ne représente "plus" que 57,2 % des ventes, le mois de décembre ayant enregistré la plus forte baisse (54,4 %).

Un net recul qui profite à toutes les autres motorisations. À commencer par l'essence, dont les immatriculations ont progressé de 24,7 % en 2015, pour s'établir à 38,5 % de parts de marché. Viennent ensuite les motorisations hybrides (+0,6 %), électriques (+0,4 %) et hybrides rechargeables (+0,1 %).



VOITURE AUTONOME Pas si sûrs...

Selon l'enquête annuelle, réalisée par l'observatoire Cetelem, auprès de 8 500 automobilistes de 15 pays, 55 % de la population seraient "intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome et prêts à acheter une Google car ou une

Apple car". Soit plus d'une personne sur deux. Dans le détail cependant, les résultats sont plus contrastés, les divergences entre pays émergents et pays développés apparaissant nettement. Ainsi, 90 % des Chinois, 85 % des Mexicains, 81 % des Turcs et 80 % des Brésiliens, qui misent sur les acteurs de la nouvelle économie, voient dans la voiture autonome, "un moyen de gagner du temps" – les capitales de ces pays

[buzz auto]

PAR A. ROLLAND



Das Auto

VOLKSWAGEN

"DAS AUTO" KAPUT

Cela faisait huit ans que ce slogan accompagnait toutes les publicités de la marque allemande à l'échelle mondiale. Deux mots, d'une simplicité biblique, mais à l'efficacité redoutable, qui ont conduit le groupe Volkswagen au sommet de la hiérarchie des constructeurs automobiles. Mais ça, c'était avant. Avant que n'éclate le "dieselgate" et la révélation de l'existence d'un logiciel permettant de réduire les émissions de NOx des véhicules diesel durant l'homologation. Depuis, la marque fait profil bas. Pour redorer une image écornée, le groupe entend faire preuve d'humilité. Exit donc le slogan "Das Auto", jugé trop arrogant. "On nous a reproché de manquer de modestie. Nous acceptons la critique", a déclaré Jacques Rivoal, président du groupe Volkswagen en France. À bon entendre...

battant des records de circulation urbaine et donc d'encombrement – et "un vrai progrès en termes de confort et de conduite". Un sentiment que ne partage qu'une minorité de Français (37 %), d'Allemands (33 %), d'Anglais (28 %) ou d'Américains (27 %). Très attachés, pour la plupart, à la conduite en elle-même, ils maintiennent leur confiance aux constructeurs traditionnels pour développer la voiture autonome du futur.

BARÈME

Bonus-malus

Conformément à ce qui avait été annoncé par la ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, le décret fixant le nouveau barème des bonus 2016 est entré en vigueur le 1^{er} janvier. Premier enseignement : afin de soutenir la mobilité électrique, le bonus de 6 300 € accordé pour l'achat d'un véhicule électrique est maintenu. En revanche, le bonus octroyé aux véhicules

hybrides rechargeables – émettant de 21 à 60 g de CO₂/km – passe de 4 000 à ... 1000 €, alors que le marché de ces véhicules a connu une progression de 190,5 % en 2015. Enfin, l'achat d'un véhicule hybride essence – *exit* les hybrides diesel – donne désormais lieu à un bonus de 750 €, contre 1000 € auparavant. Les montants des malus demeurent, eux, inchangés, et s'échelonnent de 150 € (pour les véhicules émettant entre 131 et 135 g de CO₂/km) à 8 000 € (pour ceux émettant plus de 201 g de CO₂/km).



INFRACTION France-Italie 1-1

Depuis le 1^{er} janvier, les conducteurs italiens n'échappent plus aux amendes en cas d'infraction routière commise sur le sol français. Et réciproquement. En effet, l'accord bilatéral signé entre la France et l'Italie – déjà en vigueur avec le Luxembourg, la Suisse, l'Espagne, la Belgique... – autorise l'échange d'informations entre les États afin de sanctionner 8 types d'infraction : excès de vitesse, alcool au volant, non-port de la ceinture de sécurité, non-respect des feux, drogue au volant, non-port du casque, circulation sur une voie interdite (bandes d'arrêt d'urgence, voies réservées...) et usage du téléphone portable en conduisant. En 2015, près de 414 000 infractions relevées par les radars français concernaient des véhicules immatriculés en Italie... *Vade retro Satanas !*

ÉLECTROMOBILITÉ

Paris récompensée

Organisée par l'association Avere, la sixième édition des trophées des villes électromobiles vient de distribuer ses bons points. Sur les 110 candidatures reçues, 36 d'entre elles, représentant 48 territoires, répondaient aux cinq critères nécessaires à la validation de leur dossier : mise en place d'une politique d'incitation à l'utilisation d'un véhicule électrique, présence de véhicules électriques dans les flottes de collectivités, existence d'un service de mobilité électrique, politique de sensibilisation du public et création d'un programme de mobilité durable. Dans la catégorie des villes de plus de 100 000 habitants, Paris a été récompensée pour sa politique de mobilité électrique – incitations financières, développement des services d'auto-partage et des infrastructures, gratuité du stationnement, offre d'abonnement... – au service d'un plan global d'amélioration de la qualité de l'air dans la capitale. Les autres trophées ont mis à l'honneur Valberg (Alpes-Maritimes, 10 000 habitants), Petit-Quevilly (Seine-Maritime, de 10 000 à 25 000 habitants), Cagnes-sur-Mer (Alpes-Maritimes, de 25 000 à 50 000 habitants), la communauté d'agglomération de Rambouillet (de 50 000 à 100 000 habitants), le conseil régional de la Réunion et le syndicat d'énergie de Vendée.



VERBATIM

« NOUS RÉFLÉCHISSONS À LA MEILLEURE FAÇON DE CONSTRUIRE LE RÉSEAU DS, CAR NOUS CONSTATONS UNE HAUSSE SENSIBLE DES VOLUMES APRÈS L'OUVERTURE D'UN DS STORE. »

AMAURY DE BOURMONT,
DIRECTEUR COMMERCE FRANCE
DES MARQUES CITROËN ET DS

+17%

C'est la hausse spectaculaire qu'a connue le marché de la moto en décembre 2015. Les cylindrées de 125 cm³ progressent de 18 %, notamment grâce au nouveau Honda Forza (5647 immatriculations), tandis que les moyennes et grosses cylindrées gagnent 16,4 %, les modèles phares Yamaha TMax, BMW R1200 GS et Ducati Scrambler permettant aux trois constructeurs de se partager les progressions les plus significatives. Sur l'année 2015, le marché de la moto enregistre ainsi un total de 151 728 immatriculations, contre 151 314 en 2014, soit une



légère hausse de 0,3 %. Un petit état de grâce qui n'a pas profité aux trois-roues et plus. Après un bon début d'année, boosté par l'arrivée du Quadro4, les ventes ont fortement chuté depuis le mois de juillet, entraînant une baisse globale annuelle de 8 % sur le segment.



L'INSPIRATION PEUT VOUS
CONDUIRE ENCORE PLUS LOIN.

DS 4 CROSSBACK

Né pour l'évasion, DS 4 Crossback vous permet d'explorer de nouveaux territoires. Grâce à son Contrôle de Traction Intelligent et ses motorisations efficaces, votre plaisir est garanti aussi bien en ville que lors de vos envies d'aventures.



DS préfère TOTAL

Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS 4 CROSSBACK : DE 3,8 À 5,6 L/100 KM ET DE 100 À 130 G/KM. AUTOMOBILES CITROËN RCS PARIS 642 050 199.



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE



www.driveDS.fr



Né le 17 décembre 1983 à Gap,
32 ans, marié à Andrea Kaiser,
animatrice de télévision.

SÉBASTIEN OGIER
Triple champion du monde des rallyes

“Le bonheur ne se mesure pas au nombre de victoires”

Avec déjà trois titres en poche, le pilote gapençais-marche dans les pas de son ex-rival et aîné, Sébastien Loeb. À l'entame de cette nouvelle saison, il a volontiers accepté d'ouvrir sa boîte à souvenirs.

C'est votre papa qui vous a donné le goût du sport automobile ?

C'est vrai ! C'était un grand fan d'Ayrton Senna, et il m'emmenait, chaque année, sur les essais libres du Grand Prix de Monaco... parce que le jeudi, c'était gratuit. J'ai vu beaucoup de vidéos consacrées au pilote brésilien. Nous allions aussi voir le rallye de Monte-Carlo (que Sébastien Ogier a remporté le 24 janvier dernier, pour la quatrième fois de sa carrière, ndr), qui passait tout près de chez moi.

Il était livreur de fioul et c'est lui qui vous a dégoté votre premier engin motorisé ?

C'était un kart cross de conception artisanale, avec un moteur de tondeuse Honda. Il l'avait trouvé dans la grange d'un client en faisant sa tournée. Je passais mon temps à faire le tour du pâté de maison dans mon village natal.

Et puis, vous avez eu votre premier vrai karting ?

Dans la famille, on n'était pas très portés sur le sport automobile, en dehors de mon oncle. Il faisait de l'auto-cross et c'est lui qui me l'a offert pour mes 13 ans. J'ai pu faire mes premières expériences sur la piste avec les copains. On passait tous nos samedis sur le circuit d'Embrun. Faute de moyens, la compétition est venue plus tard...

Il a ensuite fallu choisir entre le sport automobile et...

... les boules lyonnaises, que j'ai beaucoup pratiquées durant mon adolescence. Cette activité m'a permis de m'épanouir et m'a servi sur le plan mental. En fait, ma carrière a vraiment pris son envol à 22 ans, avec le Rallye Jeunes FFSA.

À l'époque, vous tapissiez les murs de votre chambre avec des posters de pilotes. Vous en aviez un de Sébastien Loeb ?

Oui, plusieurs même, et ils y sont encore. Dans ma chambre d'ado, rien n'a changé (rires).

Sur le plan professionnel, vous vous êtes orienté vers un BTS de Maintenance en après-vente automobile, suivi d'une formation à l'assistance en rallye, puis d'un stage chez Peugeot Sport. Mais à quels signes avez-vous compris que vous étiez doué ?

Lorsque j'ai commencé le karting avec les potes, j'étais toujours le plus rapide. J'ai vite compris que j'avais un certain talent pour le pilotage. Pour moi, la principale difficulté a consisté à trouver les moyens de faire de la compétition. Sans le Rallye Jeunes, je ne serais jamais devenu pilote.

Parmi les voitures qui ont compté pour vous, il y a d'abord celles que vous avez fait souffrir...

Comme l'AX, dont j'ai fracassé la vitre arrière avec une boule de pétanque. J'avais une dizaine d'années. Mais il n'y avait pas encore de lien avec le sport auto. Elle appartenait à mon grand-père. C'est avec lui que j'ai fait, ensuite, ma conduite accompagnée en Peugeot 106. Il était toujours partant pour m'emmener partout.

Le rêve de jeunesse, c'était plutôt la Citroën Saxo VTS ?

Oui, mais je ne l'ai jamais réalisé. J'ai plutôt roulé dans des petits diesels économiques, avant de connaître ma première Golf. Aujourd'hui, je circule en Volkswagen Touareg, une voiture que j'adore, à la fois pratique et puissante.

Et lorsqu'il vous vient l'envie de vous faire plaisir...

Je sors ma Porsche ou ma Ferrari.

Les records, c'est important pour vous ?

Quand j'étais plus jeune, je m'intéressais beaucoup aux statistiques. J'avais l'obsession de décrocher le plus de victoires possibles. Avec le temps, j'ai compris que ce n'était pas ça qui me rendait réellement heureux. Être champion du monde en remportant 5 ou 10 courses ne change rien à la manière dont je l'apprécie...

Mais je vous rassure, je reste affamé de victoires. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L. ROBERT

Nouveau Toyota RAV4

HYB



Consommations mixtes (L/100 km) : de 4,9 à 5,1 et émissions de CO₂ (g/km) : de 115 à 118 (B). Données homologuées CE.

Nouveau design et motorisation Hybride inédite. Toyota redéfinit enfin l'univers des SUV. Découvrez de nouvelles sensations de conduite grâce à ses 197 ch et à sa douceur incomparable, notamment en ville. Vivez ainsi de nouvelles émotions en 2 ou 4 roues motrices. Les temps changent, les SUV aussi.

HYBRIDE TOYOTA  **ESSENCE**  **ÉLECTRIQUE**



Pas besoin de le brancher



Se recharge en roulant



Conduite fluide et silencieuse



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

RIDE

Le SUV enfin redéfini

Encore une bonne raison de passer à l'HYBRIDE TOYOTA****

PASSION [bientôt sur nos routes]



VOLVO S90

JUIN 2016

PRIX DE BASE ≈ 45 000 €



VOLVO S90 , LE NOUVEL ÉLAN

Raffinée, statuaire et dotée des dernières technologies en matière de sécurité, la S90 permet à Volvo de faire sa véritable entrée sur le segment des berlines premium.



1 Cuir pleine fleur, bois précieux, chrome... l'habitacle de la S90 est le plus luxueux jamais réalisé par Volvo. Autre innovation notable : le large écran tactile. **2** Signe distinctif de la nouvelle S90 : les imposants feux arrière en "C".



Dix ans après son lancement, la S80, dont le positionnement n'était ni tout à fait généraliste, ni tout à fait premium, s'apprête à céder sa place à la S90 avec, à la clef, une spectaculaire montée en gamme. La nouvelle berline du constructeur suédois entend s'attaquer, de front, aux références haut de gamme du segment que sont la BMW Série 5, l'Audi A6 ou la Mercedes Classe E. Pour y parvenir, la scandinave compte sur son style novateur. Certes, ses proportions restent classiques, avec une silhouette tricarps de 4,96 m de long, mais sa face avant affinée, dotée d'une calandre s'étirant à l'horizontal, lui confère une belle prestance. La S90 reprend également le fameux éclairage en "T", découvert sur le SUV XC90, que l'on doit à Thomas Ingenlath, le nouveau patron du style Volvo. Sa chute de toit en pente douce n'est pas sans rappeler celle de l'Audi A7 Sportback, à ceci près que la sino-suédoise (Volvo appartient au chinois Geely Holding depuis 2010) dispose d'une véritable malle et non d'un hayon. Dans la

moyenne de la catégorie, son coffre cube 500 litres. Enfin, difficile de passer à côté des imposants feux arrière en "C", identifiables au premier coup d'œil à la nuit tombée. Pour séduire l'exigeante clientèle européenne, mais aussi, et surtout, la Chine et les États-Unis, la Volvo S90 hérite l'habitacle le plus luxueux jamais réalisé par la marque. Cuir pleine fleur, bois précieux et chrome se mêlent dans une composition raffinée. Si les matériaux sont flatteurs, certains détails de finition déçoivent, à l'image du tunnel central, recouvert de plastique, à l'ajustement précaire. La planche de bord, proche de celle du XC90, se distingue par le traitement plus vertical des grilles de ventilation et par son impressionnante console centrale. Mention spéciale au large écran central, format tablette, regroupant toutes les commandes du système d'info-divertissement le plus connecté du moment. Grâce aux 2,94 m d'empattement, les passagers arrière disposent d'un espace plus accueillant. Toujours à la pointe de la technologie en

matière de sécurité, Volvo dote sa S90 d'un système de conduite semi-autonome, capable de suivre le marquage au sol pour maintenir automatiquement la voiture dans sa voie de circulation, jusqu'à 130 km/h sur autoroute. Une autre fonctionnalité, unique en son genre, détecte les gros animaux (cerfs, élan, chevaux...), de jour comme de nuit. Après un avertissement sonore, la mise en fonction du freinage d'urgence permet d'éviter la collision. Côté moteurs, Volvo ne propose que des 4-cylindres, issus de la famille Drive-E. Toutes les versions sont équipées d'une boîte automatique à huit rapports et d'une transmission intégrale, à l'exception de l'entrée de gamme diesel D4 de 190 ch. Un second mazout complète l'offre, en l'occurrence le D5 de 235 ch. En essence, le T6 et sa double suralimentation développe 320 ch, tandis que le T8 Twin Engine ajoute un moteur électrique de 87 ch, situé sur le train arrière, pour faire de la S90 une grande routière hybride rechargeable. ●

PAR J. DELL, PHOTOS C. GASCO/ACE TEAM

NOUVELLE HONDA
JAZZ

VOTRE NOUVEAU LABOR



C'est le moment de vous occuper de votre liberté : plongée sous-marine, violoncelle, tir à l'arc, apiculture...? À vous de voir, car avec son nouveau look dynamique, son style de monospace urbain, ses sièges arrière magiques, sa nouvelle motorisation 1.3 i-VTEC 102 ch Earth Dreams Technology, ses nouvelles transmissions manuelle à 6 rapports ou automatique CVT, la nouvelle Jazz va vous aider à relever tous les défis !

****All inclusive = Tout inclus**

(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur. Exemple de Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 Km pour une Jazz 1.3 i-VTEC Elegance au prix remisé de 13 790 € incluant 1 810 € de remise Concessionnaire, 500 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant hors coût supplémentaire lié à l'option peinture métallisée incluse. **Prix catalogue du modèle présenté Jazz 1.3 i-VTEC Exclusive Navi** hors option peinture métallisée (460 €) : **19 100 €** selon tarif au 02/01/2016. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires. Offre non cumulable réservée aux particuliers sous réserve d'acceptation par CA Consumer Finance sous la marque

ATOIRE D'EXPERIENCES



GAMME JAZZ À PARTIR DE

249 €

PAR MOIS SUR 48 MOIS
SANS APPORT⁽¹⁾

ALL
INCLUSIVE**

LOCATION
ENTRETIEN
GARANTIE
ASSISTANCE

« Diplômée des Beaux-Arts, ma mère avait toujours un pinceau ou un crayon à la main. Mon attirance pour le dessin vient sûrement de là. Ma passion pour l'automobile a démarré avec la **Lancia Stratos**, qui remportait presque tous les rallyes lorsque j'étais gamin, et la **Citroën DS** d'un ami de mon père. Ces deux voitures m'ont tellement marqué qu'elles ont effacé toutes les autres de ma mémoire. Pour moi, c'est un peu comme si elles venaient du futur. Un peu plus tard, je me suis donc naturellement inscrit à l'école des Arts Appliqués, en section transport. En cours, je dessinais aussi bien des cuillères que des yachts. En 1994, j'ai gagné un concours, grâce auquel j'ai pu faire un stage chez Lancia. Constructeur pour lequel j'ai dessiné la voiture dont je suis le plus fier à ce jour : le concept **Fulvia**, dévoilé au salon de Genève en 2003. J'aimerais beaucoup concevoir la nouvelle Citroën DS. Le rêve serait d'avoir carte blanche, comme les concepteurs de l'époque, car selon moi, Citroën a réinventé l'automobile en 1955. Plus généralement, je puise mon inspiration dans l'étude des formes, les travaux du peintre Piet Mondrian ou les œuvres de l'impressionniste **Claude Monet**. En réalité, j'évite de regarder les autres voitures pour ne pas subir la moindre influence. J'ai beaucoup de respect pour les designers de la nouvelle Fiat 500 et de tous ses dérivés. C'est un modèle iconique qui n'a pas perdu de vue l'héritage de Fiat : simplicité et fonctionnalité. Vous constaterez, dans les prochains mois, que nous demeurons fidèles à ces principes avec les déclinaisons de la nouvelle Tipo. »

PROPOS RECUEILLIS PAR S. LARROUMET



ALBERTO DILILLO
directeur du style
de Fiat

La Lancia Stratos, à laquelle
il doit sa passion pour l'automobile...



... tout comme
la Citroën DS.



Le concept Fulvia, dont il est le plus fier.



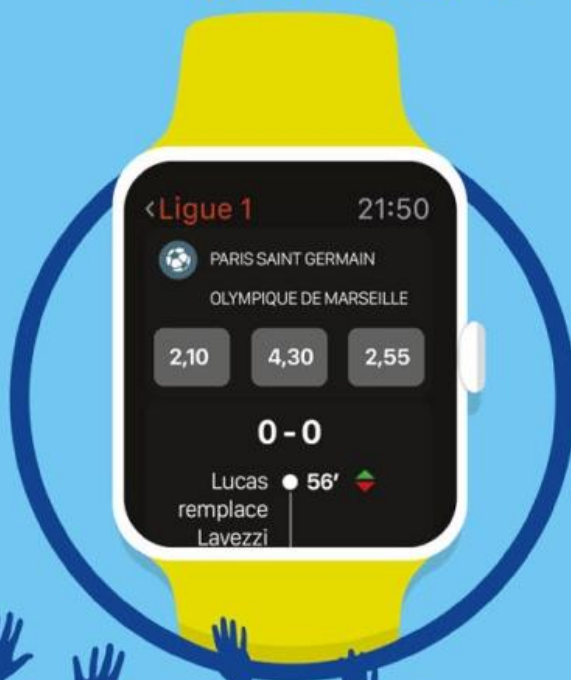
L'une de ses sources d'inspiration : l'impressionnisme de Claude Monet (Les coquelicots).



PMU.FR

SPORT

WATCH⁽¹⁾



PMU, 1^{ER} OPÉRATEUR DE PARIS⁽²⁾
SUR MONTRES CONNECTÉES

JUSQU'À
170€
OFFERT⁽³⁾

Téléchargez sur



(1) - Watch = Montre. (2) - 1^{er} opérateur de paris en France. (3) - Offre de bienvenue jusqu'à 170 € valable jusqu'au 31/03/2016 - Hippique : 50 % des enjeux recrédités dans la limite de 50 € / Sport : 1^{er} pari perdant recrédité, dans la limite de 100 € / Poker : 5 € à l'ouverture du compte + 15 € à la confirmation du compte. Voir détails et conditions de l'offre sur PMU.fr.

JOUER COMPORTE DES RISQUES : ENDETTEMENT, DÉPENDANCE... APPELÉZ LE 09 74 75 13 13 (APPEL NON SURTAXÉ).

PASSION [à l'essai]



FORD FOCUS RS

→ 2.3 litres, 350 ch, à partir de 39 600 €



À fond la Ford

Nous avons pris les commandes de celle qui s'annonce déjà comme la meilleure sportive de l'année 2016. Vraiment magique cette pilule bleue.





Je suis bleue, mon logo est ovale. J'ai pour principale fonction d'exciter le palpitant. L'effet, quasi immédiat, suscite un plaisir extrême. Mais je ne peux être prescrit qu'aux individus majeurs. Je suis, je suis, je suis... La nouvelle Focus RS, évidemment. Moins facile à absorber que la fameuse pilule, la sportive Ford partage la même couleur que le cachet vendu sous ordonnance. Aguicheurs et accessibles, l'un et l'autre, ils distillent du bonheur à tous ceux qui y goûtent.

Si la RS gronde fort, elle le doit à son moteur. Dérivé du bloc aluminium de la Mustang, son 4-cylindres turbo de 350 ch pour 440 Nm (voire 470 Nm durant 15 secondes) profite d'un échappement XXL éructant à l'envie. Plus que par ses

gémisséments enivrants, mais pas aussi cavernes que ceux de la précédente génération, c'est par son comportement routier que la Focus RS impressionne.

Dotée d'une transmission intégrale, non permanente, fournie par l'équipementier GKN, la compacte germano-américaine

fait appel à un arbre de transmission rigide et à deux embrayages électro-hydrauliques (un par roue arrière). Jusqu'à 70 % du couple moteur peuvent ainsi desservir le train arrière, voire une seule des deux roues, selon les conditions d'adhérence. On parle alors de vectorisation

du couple, un atout déterminant pour optimiser la motricité.

Mais il y a encore plus surprenant : Ford a choisi de différencier le rapport de démultiplication entre les deux essieux. Lorsqu'il est entraîné, l'arrière tourne 1,8 % plus vite que l'avant. Résultat : la Focus RS se comporte plutôt en propulsion qu'en traction. À bon rythme, elle révèle une agilité diabolique, tout en demeurant saine et sécurisante. Chaussée de Michelin Pilot SuperSport scotchés au bitume (les Pilot Sport Cup 2 sont en option), cette cinq portes parfaitement délurée laisse volontiers ses roues arrière élargir la trajectoire ; l'amplitude de la dérive étant déterminée par la pression sur l'accélérateur. En cas d'excès d'optimisme en entrée de virage, une

On aime

- **Comportement routier extraordinaire**
- **Polyvalence et homogénéité**
- **Efficacité et facilité de conduite**
- **Performances moteur**

On aime moins

- **Poids élevé**
- **Ses concurrentes n'ont plus d'intérêt !**



Plaisir fumant



1 La position de conduite est parfaite et le confort plus que correct. En haut de la console centrale, pour ajouter une touche sportive, la Focus indique la pression du turbo et celle de l'huile. **2** Le levier a été raccourci pour réduire le temps de passage des 6 rapports de la boîte. **3** Ornés du logo RS, les sièges baquets Recaro sont fournis en série. **4** La Focus répond à 4 programmes de conduite, agissant sur la transmission, la direction, la suspension, le moteur, les échappements et l'antidérapage ESC.



amorce de sous-virage apparaît. Inutile de solliciter les étriers de freins Brembo (peints en bleu, en option) à 4 pistons, il suffit de conserver l'angle du volant... et le pied droit sur l'accélérateur. Comme sur un rail, malgré ses 1600 kg, la Focus RS reprend alors sa course. Efficace, l'antidérapage électronique ESC brille par la pertinence de ses interventions. Quasi-imperceptibles, elles procurent au conducteur l'agréable sensation d'être un excellent pilote. Un pur régal.

Bénéficiant d'une structure rigidifiée par rapport à celle de la Focus classique, et d'amortisseurs plus fermes (de 33 % à l'avant et 38 % à l'arrière), la RS profite également d'une suspension pilotée permettant d'ajuster la raideur, selon le terrain de jeu. Confortable en mode

Pour les sensations fortes, Ford a développé un mode de conduite baptisé Drift. Plus encore qu'en mode "track", l'essieu arrière de la Focus élargit la courbe sur simple demande, rappelant le comportement d'une surpuissante propulsion. Il suffit d'un parking de supermarché désert pour apprendre, rapidement, à tourner "à l'équerre" autour d'un cône, pneus fumants et hurlants.

"normal", la suspension devient très ferme en mode "track". Eh oui, plaisir n'est pas toujours synonyme de douceur... Sauf côté tarif, la Focus s'affichait à 39 600 €, soit entre 15 000 et 18 000 € de moins que les Mercedes A45 AMG (381 ch) et Audi RS3 (367 ch). Un cadeau !

PAR L. PINEL, PHOTOS T. ANTOINE/ACE TEAM

NOTRE VERDICT

Élué médicament de l'année, la Focus RS procure un plaisir de conduite imbattable. Autant dire qu'elle met la "pilule" à toutes ses concurrentes, plus chères qu'elle pour la plupart.

FORD FOCUS RS

Données constructeur

RS

Acheter

RS 2.3 ECOBOOST

Version essayée : 39 600 €

À partir de 39 600 €

Conso urbaine/extra-urbaine	10/6,3
moyenne constructeur	7,7
CO ₂ (g)/malus	175/2 200 €
Garantie : 2 ans, kilométrage illimité	
Puissance fiscale	24
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

Essence de 85 à 350 ch

de 19 100 € à 39 600 €

Diesel de 95 à 185 ch

de 23 100 € à 32 700 €

Conduire

Moteur : transversal avant, 4-cylindres, essence, turbo, 16 soupapes, distribution variable, injection directe, 2 261 cm³.

Transmission : intégrale, mécanique, 6 vitesses

Puissance (ch à tr/min) 350 à 6 000

Couple (Nm à tr/min) 440 à 2 000

Poids (kg) 1 599

Long.xlarge.xhaut. (m) 4,39x1,82x1,47

Empattement (m) 2,65

Réservoir (l) 51

Vitesse maxi (km/h) 266

0 à 100 km/h 4"7

Pneus de série 235/35 R 19

Pneus de l'essai : Michelin Pilot

Super Sport

Crash-test EuroNCAP ★★★★★

Note écologique nc/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm) 146/143

Espace jambes AR (cm) 70

Coffre à 5/à 2 (l) 260/1 045

ÉQUIPEMENT

ABS/ESP	série/série
6 airbags	série
Régul./limiteur de vitesse	230 €
Démarrage "mains-libres"	série
Radio CD/MP3 Bluetooth	série
Amortissement piloté	série
Climatisation auto. 2 zones	série
GPS, radio CD et Bluetooth	série
Jantes alliage 19"	série
Sièges sport Recaro RS	série
Sellerie cuir/tissu	série
Projecteurs bixénon	série
Sièges AV et volant chauffants	550 €
Radars/Caméra de recul	260 €/250 €
Étriers de freins AV bleu	170 €
Peinture métal/bleu Nitrous	600 €/1 200 €

Compactes

Lancée le mois dernier, la nouvelle Renault Mégane a trouvé à qui parler. VW Golf et Peugeot 308, deux des références du segment, l'attendent de pied ferme.



RENAULT MÉGANE

→ 1.5 Energy dCi Intens, 110 ch, à partir de 27 600 €

à suivre

VOLKSWAGEN GOLF

→ 1.6 TDI BlueMotion Confortline 5 portes,
110 ch, à partir de 28 120 €



PEUGEOT 308

→ 1.6 BlueHDi Allure, 120 ch, à partir de 27 550 €





RENAULT MÉGANE

On aime

Au sein d'une gamme en plein renouvellement, la Mégane est un produit phare pour Renault, qui compte replacer sa compacte dans le top 5 des ventes françaises ; un objectif réalisable, compte tenu des qualités de cette quatrième génération. Même avec un modeste diesel 1.5 dCi 110 ch sous le capot, la Mégane se révèle agréable à conduire. Bien servie par sa plate-forme CMF, déjà utilisée par les Espace, Kadjar, Talisman et Nissan Qashqai, la Renault affiche une tenue de route imperturbable. Elle se distingue aussi par la douceur de ses commandes, sa suspension plus moelleuse que par le passé et son insonorisation très soignée. En conduite coulée ou sur les longs trajets, cette paisible berline semble toute indiquée. D'autant que ses sièges vous

accueillent confortablement. Aux places arrière, cependant, la compacte au losange présente une largeur aux coudes inférieure à celle de ses rivales, mais elle offre plus d'espace aux jambes. Ceux qui reprochent à la Mégane un certain déficit technologique vont devoir réviser leur jugement. Dotée de l'interface multimédia R-Link 2 (en série sur Intens), concentrant la radio, la téléphonie, la gestion des applis et le GPS, la Renault affiche une vraie modernité. Les équipements de sécurité et les aides à la conduite sont désormais présents, en série sur Intens (caméra de recul, freinage actif d'urgence, alerte de distance de sécurité) ou en option (affichage tête-haute, stationnement semi-automatique, caméra de recul, avertisseur d'angle mort, régulateur de vitesse adaptatif...).





1 Agréable, douce et silencieuse, la Mégane est idéale pour les longs trajets. **2** Le frein à main correspond à la finition Zen. **3** Le frein à main électrique à partir du niveau Intens. **4** La présentation et la couleur du compteur peuvent être paramétrées depuis l'écran tactile et selon l'humeur du conducteur. **5** En finition Intens, la taille de l'écran tactile passe à 8,7". **6** La trappe à carburant sans bouchon est inédite. **7** Le volume du coffre est généreux, mais il est impossible de ménager une surface plane une fois les dossiers rabattus. **8** C'est à bord de la Mégane que l'espace aux jambes est le plus conséquent à l'arrière.



On aime moins

Avec un empattement allongé de 3 cm par rapport à celui de sa devancière, la Mégane 4 se révèle moins dynamique que par le passé, son amortissement engendrant certains mouvements de caisse à rythme soutenu. À moins d'opter pour la version GT, la seule à disposer, pour l'instant, des roues arrière directrices, on ne peut pas dire que sa conduite procure le grand frisson. Trop placide et sans relief, cette compacte nous laisse sur notre faim. Moins agile que l'ancienne mouture, elle témoigne, malgré tout, d'une tenue de route irréprochable. Côté modularité, la Mégane n'est pas exempte de reproches non plus. Une fois repliée, la banquette 60/40

ne ménage, hélas, pas de plancher plat. Et la finition souffre de la comparaison avec ses rivales Golf et 308. La qualité de certains plastiques laisse à désirer, l'emplacement des commandes de vitres électriques (trop reculées sur les contre-portes avant) n'est pas pratique et plusieurs fonctions ne sont pas simples à trouver dans les sous-menus de l'écran tactile. Enfin, malgré sa cylindrée inférieure à celle des Peugeot et Volkswagen, et en dépit de performances moins relevées, la Renault consomme... davantage. Nous l'avons, en effet, mesurée à 5,9 l/100 km moyenne, lorsqu'une Peugeot 308 se contente, elle, de 5,2 l/100 km. ●



PEUGEOT 308

On aime

Côté sensations et comportement routier, elle fait l'unanimité. Tout en restant confortable, la Peugeot 308 se montre diablement plaisante à mener. Guidée par un train avant ultra précis, lui-même commandé par un volant "taille S" simple à manier, la française dispose d'un châssis au sommet de la catégorie. Il se révèle si dynamique qu'il transformerait presque les sages conducteurs en pilotes de rallye ; un sentiment conforté par la position de conduite ajustable à souhait et le combiné d'instrumentation, haut perché, permettant de lire les compteurs – presque – sans quitter la route des yeux. Original, le tableau de bord exhibe un compte-tours "inversé" : à l'accélération, l'aiguille tourne dans le sens antihoraire. Un détail surprenant... auquel on s'habitue rapidement. Seule voiture de notre comparatif à être fabriquée en France, la lionne profite d'une boîte de vitesses bien guidée et d'un moteur BlueHDi 120 ch au-dessus

du lot, en performances comme en agrément. Doté d'un système de traitement des oxydes d'azote par injection d'AdBlue, ce diesel témoigne d'une remarquable sobriété. Avec un sixième rapport exagérément long (dans le but de réduire la consommation sur autoroute) et un réservoir dont la contenance atteint 53 litres – contre 47 litres pour celui de la Mégane – la Peugeot peut parcourir 1000 km sans passer par la station. Pendant que le conducteur se régale, les passagers profitent, également, du voyage, même si l'habitabilité à bord de cette 308 n'est pas aussi généreuse que dans la Golf, notamment à l'arrière. Présentation flatteuse, qualité de fabrication sérieuse, planche de bord épurée, mais agréable à regarder... la Peugeot se fend également d'un équipement généreux, auquel il ne manque que la surveillance des angles morts, le stationnement semi-automatique et la caméra de recul, disponibles dans un pack d'options, proposé à 800 €.





1 Position de conduite parfaite, présentation soignée, la 308 a le sens de l'accueil. **2** Sur le tableau de bord, le compte-tours est inversé. À l'accélération, l'aiguille tourne dans le sens antihoraire. **3** Toutes les fonctions de confort et de divertissement se contrôlent depuis l'écran tactile. **4** Tout petit, le volant contribue aux excellentes sensations de conduite. **5** En finition GT Line, la 308 profite de jantes spécifiques. **6** Avec 420 litres de volume, le coffre s'inscrit dans la moyenne de la catégorie. **7** Moins spacieuse que ses rivales, la 308 préserve toutefois un espace convenable aux passagers installés à l'arrière.



On aime moins

Si la 308 a parfaitement géré le virage du numérique, elle en a, peut-être, fait un peu trop. Qu'il s'agisse de la radio, de la téléphonie, de la navigation ou de la climatisation, il faut toujours passer par l'écran tactile. Pas pratique lorsqu'il s'agit simplement de réduire la ventilation... On peut aussi s'agacer de ses compteurs dissimulés derrière le volant, selon la position

de conduite adoptée. Un peu moins habitable que ses rivales, aux places arrière surtout, la 308 affiche, enfin, moins de confiance en sa fiabilité que les Golf et Mégane. La préconisation du constructeur pour les intervalles de révision invite les propriétaires à se rendre en concession tous les ans. Chez Renault et Volkswagen, c'est tous les deux ans. Pas très rassurant... ●



VOLKSWAGEN GOLF

On aime

A mi-chemin entre les compactes classiques et les "premium" badgées Audi, Mercedes ou BMW, la Golf bénéficie d'une belle image de marque. Comme les modèles haut de gamme, elle profite d'une qualité de fabrication remarquable, plus flatteuse que celle des modèles français, et d'une présentation sobre et de bon goût. Si la planche de bord manque d'un brin d'originalité, elle ne craint pas les années qui passent. L'ergonomie, sans fausse note, permet de contrôler aisément chaque commande, même lorsque l'on prend place à bord pour la première fois. L'habitabilité, la garde-au-toit, aux places arrière notamment, constituent l'autre point fort de la Golf, qui peut également compter sur un équipement à la pointe. C'est la seule du lot, par exemple, à pouvoir bénéficier du maintien actif dans la file de circulation, un système capable

d'agir sur la direction à partir de 65 km/h, sans intervention humaine. Par le biais de packs d'options d'aides à la conduite, la VW peut recevoir la reconnaissance des panneaux, le freinage d'urgence automatique, la surveillance des angles morts, le stationnement partiellement autonome et la caméra de recul. Les possibilités sont multiples pour enrichir la dotation de cette compacte qui, sur les trois modèles comparés, a obtenu le meilleur résultat au crash-test EuroNCAP. Son moteur 1.6 TDI 110 version BlueMotion s'en tire avec les honneurs. Il assure côté performances et sa consommation moyenne s'établit, selon nos mesures, à 5,6 l/100 km, à mi-chemin entre celle des Mégane et 308. Le niveau de confort donne envie de voyager loin et le comportement routier, à défaut d'extrême dynamisme, brille par son équilibre rassurant.





1 La présentation est très classique et d'une grande sobriété, mais l'ergonomie est irréprochable. **2** En option, la Golf peut profiter d'un système de maintien actif dans la voie de circulation. **3** En finition Confortline, le GPS est en option (facturée 680 €), alors qu'il est disponible en série sur les rivales Mégane et 308. **4** La caméra de recul, logée dans le logo VW, figure parmi les options. **5** En dépit d'un volume un peu chiche (308 litres seulement), le coffre est accessible et profite d'un faux plancher amovible. **6** On voyage confortablement en Golf, grâce à une belle habitabilité aux places arrière.



On aime moins

Malgré un tarif plus élevé, la Golf hérite une dotation moins fournie que ses rivales françaises. Il faut donc ajouter 680 € pour profiter du GPS et 190 € pour les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement. Des équipements livrés en série sur les 308 et Mégane. En plus, la Volkswagen affiche le volume de coffre le plus modeste, même si elle dispose d'une modularité plus aboutie avec une banquette

60/40 ménageant une vaste surface plane (grâce au faux plancher du coffre) une fois les dossiers rabattus. En dépit d'une commande plaisante à manipuler, la boîte de vitesses à 6 rapports souffre d'un étagement long, qui profite à la vitesse de pointe... mais nuit aux reprises. Elle est associée à un moteur TDI dont les vocalises manquent cruellement de discrétion à froid. ●

PAR L. PINEL, PHOTOS C. CHOULOT

RENAULT MÉGANE
1.5 dCi 110
Intens **27 600 €**

PEUGEOT 308
1.6 BlueHDi 120
Allure **27 550 €**

VOLKSWAGEN GOLF 5 P.
1.6 TDI 110 BlueMotion
Confortline **28 120 €**



ACHETER

	MÉGANE	308	GOLF
Prix	27 600 €	27 550 €	28 120 €
Valeur résiduelle après 24 mois	16 008 €	15 759 €	18 081 €
Gamme essence	100 à 205 ch 18 200 à 31 900 €	82 à 270 ch 18 800 à 37 400 €	85 à 300 ch 18 850 à 44 540 €
Gamme diesel	90 à 165 ch 22 100 € à nc	100 à 180 ch 22 600 à 34 400 €	90 à 184 ch 23 610 à 38 210 €
Gamme hybride/électrique	en 2017/non	non/non	38 190 €/39 600 €
Puissance fiscale (CV)	5	5	5
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
Conso ville/route/autoroute	6,2/5,7/5,9	5,1/5,1/5,6	5,8/5,5/5,8
moyenne AM/construteur	5,9/3,7	5,2/3,2	5,6/3,4
CO ₂ (g/km)/bonus-malus	95/0 €	84/0 €	89/0 €
Note écologique	9/20	10,3/20	10,3/20
Intervalle de révision	2 ans/30 000 km	1 an/25 000 km	2 ans/30 000 km
Pays de production	Espagne	France	Allemagne

NOTES

Prix d'achat	27/40	27/40	25/40
Consommation	15/20	18/20	17/20
Valeur résiduelle	12/20	12/20	14/20

ACHETER/80

54

57

56

VIVRE

	MÉGANE	308	GOLF
Largeur coudes AV/AR (cm)	150/143	147/144	150/145
Espace jambes AR (cm)	76	72	74
Garde au toit AV/AR (cm)	101/96	102/95	100/98
Bruit ralenti/accél./130 (dB)	42/nm/69	45/68/70	45/70/70
Coffre à 5/à 2 (l)	434/1 247	420/1 228	380/1 270
Hauteur de seuil de coffre (cm)	76	69	67

ÉQUIPEMENT

Climatisation auto. 2 zones	série	série	série
GPS/Bluetooth	série/série	série/série	680 €/série
Accès et démarrage sans clé	série	500 €	non
Multimédia à écran tactile	série	série	série
Phares "full LED"/bixénon	série/non	série/non	non/1 122 €
Phares et essuie-glace auto.	série	série	série
Sièges AV chauff./massants	1 500 €*	1 710 €*/non	652 €/non
Sellerie cuir	1 500 €*	1 710 €*	non
Toit panoramique/ouvrant	non/800 €	610 €/non	non/1 145 €
Boîte auto. ou robotisée	1 130 €	1 300 €	1 500 €

*options groupées

Habitabilité et modularité	8/10	6/10	8/10
Confort de suspension	8/10	7/10	7/10
Équipement de confort	8/10	7/10	5/10
Finition et présentation	6/10	7/10	8/10
Confort acoustique	8/10	7/10	7/10
Volume du coffre	8/10	8/10	7/10

VIVRE/60

46

42

42

CONDUIRE

	MÉGANE	308	GOLF
Moteur	transversal, 4-cylindres en ligne, turbo-diesel, rampe commune, injection directe, FAP, stop & start, 8 soupapes, distribution par courroie		
Cylindrée (cm³)	1 461	1 560	1 598
Transmission	traction, mécanique, 6 vitesses		
Puissance (ch à tr/min)	110 à 4 000	120 à 3 500	110 à 3 200
Couple (Nm à tr/min)	260 à 1 750	300 à 1 750	250 à 1 500
Poids (kg)	1 340	1 306	1 320
Répartition masses AV/AR (%)	nm	61/39	63/37
Long.xlarge.xhaut. (m)	4,36x1,81x1,45	4,25x1,81x1,46	4,26x1,79x1,45
Empattement (m)	2,67	2,62	2,64
Réservoir (l)/autonomie (km)	47/790	53/1 010	50/890
Ø de braquage (m)	11,2	10,4	10,9
Vitesse maxi (km/h)	188	196	200
0 à 100 km/h/1 000 m DA	11"4/33"5	10"6/32"2	11"1/33"1
80 à 120 km/h en 4/5/6*	8"7/11"1/14"7	8"2/10"6/16"8	9"1/12"1/17"6
Pneus de série	225/45 R 17	205/55 R 16	205/55 R 16
Pneus de l'essai :	ContiEcoContact5	Michelin EnergySaver	Michelin EnergySaver
Crash-test EuroNCAP	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Protection adulte/enfant	88%/87%	92%/79%	94%/89%
Freinage 130 km/h à 0 (m)	67	66	66

ÉQUIPEMENT

ABS/ESP	série/série	série/série	série/série
6 airbags	série	série	série
Airbags genoux cond./latéraux AR	non	non	série/359 €
Freinage d'urgence auto.	série	410 €*	830 €**
Régul.-limit. de vitesse/adaptatif	série/300 €	série/410 €*	série/830 €**
Surveillance des angles morts	500 €*	800 €*	354 €
Stationnement semi-auto.	500 €*	800 €*	840 €***
Affichage tête-haute	400 €	non	non
Aide au parking AV/AR	série/série	série/série	série/série
Rétro. rabattables élec.	série	série	190 €
Caméra de recul	série	800 €*	840 €***
Contrôle pression des pneus	série	série	série

*options groupées/**options groupées + GPS/**options groupées + maintien dans la voie

NOTES

Moteur et boîte de vitesses	7/10	8/10	7/10
Agrément de conduite	7/10	9/10	7/10
Ergonomie	8/10	7/10	9/10
Performances	6/10	7/10	6/10
Efficacité freinage	7/10	8/10	8/10
Équipements de sécurité	8/10	7/10	7/10

CONDUIRE/60

43

46

44

308

145/200

MÉGANE

143/200

GOLF

142/200

MEGANE



NOTRE VERDICT

Bien née, la Mégane brille par son confort et son habitabilité. Agréable au quotidien, elle doit cependant composer avec une 308 à l'étonnante sobriété et à l'agrément de conduite imbattable. Homogène et flatteuse, la Golf pâtit d'un tarif plus élevé et d'un équipement moins généreux.

VOLKSWAGEN GOLF GTI CLUBSPORT

2.0 TSI, 265 ch, ≈ 37 500 €



Tonique, la quadra !

Pour fêter ses 40 printemps, la compacte allemande reçoit un bon coup de fouet.

La Golf GTI est à l'automobile ce que la météo est au journal télévisé : un incontournable en constante évolution, un sujet dont on parle tout le temps au point de s'en lasser parfois. Aussi légendaire que la BMW M3, et presque autant que la Porsche 911, la populaire sportive allemande est entrée dans sa quarantième année d'existence. Pour célébrer dignement l'événement, Volkswagen a développé la série spéciale Clubsport, reconnaissable à sa carrosserie biton (en option), ses boucliers redessinés, son aileron pour coller l'asphalte et ses badges Clubsport apposés sur les flancs.

En s'installant à bord, on remarque d'emblée son volant, recouvert d'Alcantara, avec une surpiqure rouge pour désigner le point milieu. Pour le reste, à l'exception de sièges baquets proposés en option, on retrouve, trait pour trait, l'atmosphère d'une GTI classique de 220 ch. Il est donc temps de démarrer... Si les premiers tours de pistons se font discrets, le doux feulement émanant de la double sortie d'échappement donne envie d'en savoir plus. Grâce à la fonction launch control, active de 0 à 200 km/h, la transmission DSG à double embrayage autorise les décollages immédiats. Au contraire, la boîte manuelle oblige le conducteur à transpirer sang et eau pour affoler le chrono. Mais son maniement précis et son verrouillage ferme séduisent, tout en facilitant la gestion du régime moteur du quatre-cylindres TSI. Ce bloc 2 litres voit sa puissance passer de 265 à 290 ch durant dix secondes en mode S lorsqu'on écrase la pédale d'accélérateur de la 3^e à

la 6^e. Ce boost bienvenu, engendré par une suppression du turbo, permet à la GTI de Wolfsburg de se situer entre une Peugeot 308 GTI (270 ch) et une Honda Civic Type-R (310 ch). Belles références. Dix secondes de plus sont requises avant de pouvoir en profiter à nouveau. Un laps de temps suffisant pour enchaîner deux virages sur le circuit de Portimão, au sud du Portugal, lieu de notre essai.

Suffisant aussi pour constater que cette Golf très délurée se jette d'un vireur à l'autre sans lâcher la corde et que sa

direction se montre aussi directe que précise. Posée sur des roues de 19 pouces, chaussées de Michelin Pilot Sport Cup 2, et perchée sur des suspensions raffermies de 10 % par rapport à celles d'une GTI classique, la Clubsport fascine par la qualité de sa

tenue de route et son extrême dynamisme, même si elle se révèle plus efficace que démonstrative. Avec elle, ne comptez pas enrouler les virages en travers. Rivé au sol, l'essieu arrière n'est pas du genre à passer devant, même en le provoquant franchement. Déjà considérée comme un collector, la Golf GTI Clubsport ne sera commercialisée qu'à l'été 2016, pour 37 500 € environ. Avis aux amateurs de quadras en quête de sensations... ●

PAR L. PINEL, PHOTOS DR



NOTRE VERDICT

Enthousiasmante sur circuit, la Clubsport constitue une alternative crédible à la Peugeot 308 GTI, avec un petit truc en plus : le boost !

[à l'essai] **PASSION**

VOLKSWAGEN GOLF

Données constructeur



Acheter

GTI CLUBSPORT 3 PORTES

Version essayée : environ 39 000 €
À partir de 37 500 € (estimation)

Conso urbaine/extra-urbaine	nc
moyenne constructeur	7
CO ₂ (g)/malus	162/2 200 €
Garantie : 2 ans/kilométrage illimité	
Puissance fiscale	nc
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

Essence de 85 à 300 ch
de 18 650 à 44 030 €

Électrique 115 ch, 37 700 €

Hybride 204 ch, 38 990 €

Conduire

Moteur : AV, transversal, 4-cylindres, essence, turbo, 16 soupapes, injection directe et indirecte, distribution variable, 1 984 cm³

Transmission : traction, mécanique, 6 vitesses

Puissance (ch à tr/min) 265 à 5 350

Couple (Nm à tr/min) 350 à 1 700

Poids (kg) 1 375

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,27x1,79x1,44

Empattement (m) 2,64

Réservoir (l) 50

Vitesse max (km/h) 250

0 à 100 km/h/1 000 m DA 5"9/nc

Pneus de série 235/35 ZR 19

Pneus de l'essai : Michelin Pilot Sport Cup 2

Crash-test EuroNCAP ★★★★★

Note écologique
nc/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm) 150/147

Espace jambes AR (cm) 74

Coffre à 5/à 2 (l) 380/1 270

ÉQUIPEMENT

ABS/ESP	série
7 airbags (genoux conduct.)	série
Climatisation auto. 2 zones	série
Sièges AV sport/baquets	série/option
Caméra de recul	série
Accès et démarrage sans clé	série
Régulateur de vitesse	série
Ordi. de bord à écran tactile	série
Volant Alcantara	série
Connectivité Bluetooth	série
Audio 10 HP 400 W	option
Phares et essuie-glace auto.	série
Projecteurs bixéon	série
Michelin Pilot Sport Cup 2	option
Différentiel autobloquant	série

FIAT TIPO

→ 1.6 Multijet, 120 ch, Lounge, ≈ 19 500 €



Quantité négligée

Remplaçante de la Bravo, disparue en 2014, la nouvelle berline tricorps de Fiat réinvestit discrètement le segment des compactes.

Tipo, un nom synonyme de succès chez le constructeur italien. Née en 1988, la précédente génération s'est vendue à 2 millions d'exemplaires. Également nommée Aegea sur les marchés émergents auxquels elle est principalement destinée, la nouvelle Tipo est construite à Bursa, en Turquie. À cheval entre l'Europe et l'Asie, la berline tricorps souffle le chaud et le froid. L'utilisation de la plate-forme modulable des 500L/X et de la Jeep Renegade a permis d'étirer son empattement jusqu'à 2,64 m. En dépit de son gabarit plutôt ramassé (4,53 m), la familiale propose une habitabilité correcte aux places arrière (72 cm en espace aux jambes, 146 cm en largeur aux coudes),

permettant à trois adultes de s'installer sans peine sur la banquette. Des valeurs qui séduiront les taxis, et que vient conforter le volume généreux de la malle (520 litres).

Mais ils regretteront sans doute que

le couvercle du coffre ne soit pas capitonné et que la qualité de la finition dans l'habitacle ne soit pas plus soignée. S'il faut souligner l'effort de présentation de la planche de bord, au dessin contemporain, et la présence d'un écran tactile permettant de commander

les systèmes d'info-divertissement et de navigation, il est dommageable, voire inexplicable, de constater la présence de plastique moussé... à l'apparence dure et brillante (!).

Derrière le volant, l'impression serait plutôt tiède. Rassurante à mener, la nouvelle Tipo hérite un agrément de conduite quelconque, dû à une direction à l'assistance électrique légère, mais manquant de précision, un amortissement confortable en ville, mais qui perd de sa consistance dès que le rythme s'accélère, et un moteur 1.6 Multijet 120 ch volontaire, mais rugueux et sonore, au ralenti comme à l'accélération. Heureusement, il se montre plutôt sobre (4,2 l/100 km, selon Fiat).

On aime

- Tarif très compétitif
- Équipement complet
- Confort correct
- Effort de présentation
- Volume du coffre, habitabilité

On aime moins

- Agrément de conduite sans éclat
- Finition perfectible
- Diesel trop sonore



L'italienne devrait faire, en revanche, l'unanimité côté tarif. Même s'il n'est pas encore officiel, le prix de la version 1.6 Multijet Lounge serait de 19 500 €. Soit 5 000 € de moins que sa concurrente, la Seat Toledo 1.6 TDI 115 (24 405 €), à la finition certes plus valorisante. En finition de base, Pop, la compacte low-cost devrait même débiter à 13 500 € avec un moteur 1.4 essence de 95 ch. Lancée au printemps, la Tipo sera également déclinée, durant l'été, en carrosseries cinq portes et break. ●

PAR S. LARROUMET,

PHOTOS C. HUNSICKER/ACE TEAM, DR

auto NOTRE VERDICT

Fréquentable mais pas enivrante, la nouvelle Tipo signe le retour timide de Fiat dans le segment des compactes. Mais son tarif canon, son habitabilité correcte et son coffre immense séduiront ceux qui en veulent beaucoup pour pas cher.



1 Le dessin de la planche de bord est assez valorisant, mais la finition déçoit.

2 Gros atout de cette Tipo : son coffre de 520 litres. dommage que le couvercle ne soit pas capitonné.

3 Repris des 500 X et L, l'écran multifonction est très facile d'utilisation.

4 Pratique, le bouchon de la trappe à carburant a disparu.

FIAT TIPO

Données constructeur



Acheter

1.6 MULTIJET LOUNGE

Version essayée : ≈ 19 500 €

À partir de ≈ 18 000 €

Conso urbaine/extra-urbaine	5,2/3,6
moyenne constructeur	4,2
CO ₂ (g)/bonus-malus	110/0 €
Garantie : 2 ans, kilométrage illimité	
Puissance fiscale	6 CV
Pays de fabrication	Turquie

GAMME PROPOSÉE

Essence 95 ch

à partir de ≈ 13 500 €

Diesel de 95 à 120 ch
de 15 500 à 19 500 €

Conduire

Moteur : 4-cylindres, 16 soupapes, turbodiesel, rampe commune, 1 598 cm³, distribution par courroie

Transmission : traction, manuelle, 6 vitesses

Puissance (ch à tr/min) 120 à 3 750

Couple (Nm à tr/min) 320 à 1 750

Poids (kg) 1 345

Répartition masses AV/AR nc

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,53x1,79x1,50

Empattement (m) 2,64

Réservoir (l) 45

Vitesse maxi (km/h) 199

0 à 100 km/h/1 000 m DA 9"7/nc

Pneus de série 205/55 R16

Pneus de l'essai : 225/45 R17,
Pirelli Cinturato P7

Note écologique 9,2/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm) 147/146

Espace jambes AR (cm) 72

Coffre à 5/à 2 (l) 520/nc

ÉQUIPEMENT

ABS/ESP	série/série
Airbags frontaux	série
Airbags latéraux	série
Airbags rideaux AV/AR	série/série
Climatisation automatique	série
Radar de recul	série
Phares et essuie-glaces auto.	série
Radio-CD/prise jack/prise USB	série/série/série
Phares antibrouillards	série
Jantes alliage 16"	série
GPS	option
Toit ouvrant	option
Phares xénon	option
Peinture métallisée	option
Jantes alliage 17"	option

MERCEDES GLS EXECUTIVE

→ V6 3.0, 350 d 4MATIC, 258 ch, à partir de 95 000 €

Remontée mécanique

*Revisité avec subtilité, le plus luxueux
des SUV de la marque à l'étoile reste le moyen
le plus commode de rejoindre le sommet des pistes.*





Malgré les efforts constants des stations de ski, y compris les plus renommées, leurs remontrées mécaniques restent d'une sophistication moyenâgeuse. Le tire-fesse ? Trop périlleux. Le télésiège ? Trop froid. La télécabine ? Trop d'attente. Aucun de ces désagréments n'est à craindre en leur préférant le GLS ; la Classe S des SUV, selon Mercedes. Un concept plus que jamais suggéré par l'apparition d'une troisième lettre sur le hayon du GL lors de son restylage.

Finies, donc, les longues processions au bas des pistes. Le haut de gamme des 4x4 à l'étoile embarque toujours jusqu'à 7 passagers simultanément, réservant à chacun un espace plus que suffisant, y compris au troisième et dernier rang. Plus vaste qu'une simple nacelle pendue au bout d'un câble, l'habitacle offre surtout une ambiance nettement plus raffinée, à l'image de la planche de bord, héritée du récent GLE, au centre de laquelle trône désormais un écran multimédia de 8 pouces. Plus pertinents aux sports d'hiver, la climatisation 3 zones et les sièges avant massants (en option) préservent de l'onglée et des courbatures. Certes, le coffre (300 litres en configuration 7 places) peine à accueillir davantage que le snowboard du petit dernier, mais tout ira pour le mieux pour ceux qui glissent à deux. Une fois les sièges des deux derniers rangs escamotés dans le plancher (d'une simple pression sur un bouton, en option), les 2,3 m³ et 2,10 mètres disponibles permettent d'entasser skis et bâtons les yeux fermés. Il s'avère même compliqué d'atteindre les 815 kg de charge maximale.

Cet éventuel embonpoint n'empêche pas ce SUV de remonter la pente. Y compris dans cette version de base, 350 d, dotée d'un moteur diesel. S'il n'en fallait pas moins pour mouvoir les 2,5 tonnes de ce baroudeur chic, les 258 ch et les 620 Nm de couple libérés par l'onctueux V6 3.0 suffisent à se jouer des dénivelés positifs. Les plus pressés peuvent

opter pour la délirante déclinaison AMG (585 ch), à la sonorité de dragster. Quelle que soit la nature de la cavalerie, il serait toutefois impossible de prendre de la hauteur sans la transmission intégrale 4Matic et sa répartition symétrique entre les deux essieux. Les allergiques aux pistes vertes investiront dans le pack On&Offroad qui associe, à la boîte automatique à 9 rapports, un réducteur et un blocage du différentiel central pour mieux négocier les murs verglacés. Dans tous les cas, cette familiale au gabarit de dameuse (5,13 m) affiche une maniabilité stupéfiante grâce à une direction légère et précise. Cela ne confère pas pour autant à ce 4x4 un comportement de GTI, sur ou en dehors du domaine skiable... même lorsqu'il s'équipe de barres antiroulis actives (en option) bridant, tant bien que mal, les mouvements de caisse.

Ce dispositif sublime, en revanche, le confort de marche. Peaufinée à l'occasion de ce restylage, la suspension pneumatique confère un moelleux digne d'une limousine. La sérénité est donc de mise, d'autant que l'arsenal sécuritaire, livré en série, peut être complété d'assistances à la conduite en tout genre, comme le radar anti-collision avec la détection piéton. Bien utile pour éviter d'éventuels skieurs débutants en perte de direction. Hélas, si les forfaits des remontées mécaniques ne paraissent pas toujours bon marché, ce n'est rien comparé aux tarifs de cette Mercedes. À 95 000 € l'unité, ça fait un peu cher la semaine aux sports d'hiver. Et pour ce prix, la trappe à skis reste une option... ●

PAR R. VANNIER, PHOTOS J. PEYROU

On aime

- Qualité de fabrication
- Maniabilité étonnante
- Aspects pratiques

On aime moins

- Agilité restreinte
- Encombrement
- Options mesquines

auto MOTO NOTRE VERDICT

Pas aussi sophistiqué qu'une Classe S, le GLS est une formidable machine à voyager, quel que soit le terrain... Mais à quel prix !



1

1 Ce SUV change de nom, mais les modifications esthétiques sont infimes.
2 Le coffre fait toujours partie des plus vastes du marché... Appréciez le plancher plat.
3 Les dimensions extérieures monumentales profitent à l'habitabilité, plus que convenable, y compris au troisième rang.



2

3



MERCEDES GLS

Données constructeur



Acheter

350 d 4MATIC EXECUTIVE

Version essayée: 95 000 €

À partir de 88 000 €

Conso urbaine/extra-urbaine	7,6/6,7
moyenne constructeur	7,1
CO ₂ (g)/malus	185/3600 €
Garantie: 2 ans, kilométrage illimité	
Puissance fiscale	16 CV
Pays de fabrication	États-Unis

GAMME PROPOSÉE

Essence de 333 à 585 ch
 de 93 500 à 146 000 €

Diesel 258 ch
 de 88 000 à 95 000 €

Conduire

Moteur: AV longitudinal, V6 turbo-diesel, injection directe, rampe commune, 24 soupapes, stop & start, 2 987 cm ³ , distribution par chaîne.	
Transmission: intégrale, automatique 9 rapports	
Puissance (ch à tr/min)	258 à 3 400
Couple (Nm à tr/min)	620 à 1 600
Poids (kg)	2 455
Diamètre de braquage (m)	12,4
Long.xlarg.xhaut. (m)	5,13x1,93x1,85
Empattement (m)	3,08
Réservoir (l)	100
Vitesse maxi (km/h)	222
0 à 100 km/h	7"8
Pneus de série	275/50 R20
Pneus de l'essai: 275/45 R21, Continental CrossContact	
Crash-test EuroNCAP	nc

Note écologique
2,4/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR/AR2 (cm)	156/154/129
Espace jambes AR/AR2 (cm)	72/63
Coffre à 7/à 5/à 2 (l)	300/680/2 300

ÉQUIPEMENT

7 airbags	série
Contrôle pression des pneus	série
Surveillance d'angle mort	série
Phares à diodes directionnels	série
Régulateur de vitesse/adaptatif	série/2 150 €*
Assistant maintien de voie	2 150 €*
Caméras 360°	série
Sièges AV climatisés	900 €
Climatisation auto, 3 zones	série
Suspension pilotée	série
GPS	série
Clé mains-libres	série
Pack On&Offroad	2 300 €
Toit ouvrant panoramique	série

*options groupées

WeatherTech® europe

Protections Sur Mesure Pour Habitacle



Installés dans Peugeot 508 SW



Protections Sur Mesure Pour Le Coffre



Cargotech® Système De Contrôle De La Cargaison



Défecteurs De Vitres Latérales

Fabriqués en Allemagne

Visitez notre site Internet
www.WeatherTechEurope.com
pour plus d'informations et commander

 **01 82 88 16 41**
lun.-ven. de 9h00 à 19h00 sam. de 9h00 à 13h00

email:
ventes@weathertech.com

accessoires disponibles pour

Alfa Romeo · Audi · BMW · Buick · Cadillac · Chevrolet · Citroën · Chrysler · Dacia · Daihatsu · Dodge · Ferrari · Fiat · Ford · GMC · Honda · Hummer · Hyundai · Infiniti · Jeep · Kia · Lancia · Land Rover · Lexus · Maserati · Mazda · Mercedes-Benz · Mini · Mitsubishi · Nissan · Opel · Peugeot · Porsche · Renault · Saturn · Seat · Skoda · Smart · Subaru · Suzuki · Toyota · Volkswagen · Volvo



Fabriqués aux États-Unis

© 2016 by MacNeil IP LLC

Cash machines



AUDI R8

→ V10 Plus, 610 ch, 199 000 €



MERCEDES C

→ C 63 S break, 510 ch, 98 950 €

De 25 000 à 200 000 €, Auto Moto vous livre quatre manières de conjuguer automobile et plaisir. Réuni sur un plateau prestigieux, ce carré d'as sort le grand jeu. GT d'exception, break survitaminé, coupé fulgurant, cabriolet mythique, cette main gagnante s'adresse à tous les porte-monnaie, petits ou grands.

**BMW M235i**

→ xDrive, 326 ch, 52 350 €

**MAZDA MX-5**

→ 1.5 SkyActiv-G Élégance, 131 ch, 24 800 €



1 2



MAZDA MX-5



ON AIME...

Il y a ceux qui aiment sans compter... et il y a les autres. Aux yeux des seconds, la Mazda MX-5 se révèle, sans conteste, comme le meilleur choix de ce dossier plaisir, voire du marché. Difficile de trouver plus attachante, en effet, que cette "Miata" du troisième millénaire qui, à moins de 25 000 € dans cette version de base, coûte à peine plus chère qu'une Clio diesel bien équipée... Et par définition, le roadster nippon permet, contrairement à ses rivaux du jour, de rouler cheveux au vent sans supplément. Or, après la pluie vient le beau temps, ou inversement ? En plus, la capote

- 1** Le cockpit ne s'embarrasse pas de superflu : un petit volant trois branches, un court levier de vitesses, et c'est parti !
- 2** Cette stricte deux places offre une conduite réjouissante, y compris dans sa motorisation de base.

souple se manie d'un revers de la main pour disparaître ou réapparaître en une poignée de secondes, à l'arrêt ou en roulant. La cinématique sans chichi résume, à elle seule, le concept de la MX-5 : celui d'une propulsion légère faisant l'éloge de la simplicité, un état d'esprit rafraîchissant encore plus frappant à la conduite. Un petit volant trois branches, un court levier de vitesses et trois pédales, en prime bien agencés, le reste est accessoire. Certes, mieux vaut avoir quelques notions de contre-braquage pour tenter de suivre une BMW M235i. Avec seulement 131 ch sous le capot et 150 Nm de couple à disposition, la

nipponne semble avoir partie perdue d'avance. Tout le plaisir réside alors dans l'exercice consistant à jouer de la commande de boîte pour tirer la quintessence de la mécanique. Teigneux, le 4-cylindres 1.5 révèle toute sa hargne en propulsant vaillamment la tonne de ce joujou extra et en vociférant sa joie à l'approche des 7 000 tr/min. Bénéfique aux sensations de conduite, authentiques, ce tempérament bien trempé ne devient pas pour autant un fardeau lorsque les conditions se dégradent. Les routes grasses d'un hiver humide mettent, au contraire, en exergue l'équilibre du châssis. Le train avant ne perd rien de



son tranchant et l'arrière dérive aussi progressivement que sur le sec. En revenant au contact du coupé bavarois dans les parties sinueuses, un large sourire barre inmanquablement le visage de son conducteur...

... ON AIME MOINS

En revanche, l'ambiance est nettement moins à la fête lorsqu'il s'agit de rejoindre l'autoroute. Dommage collatéral d'un régime draconien, l'insonorisation fait cruellement défaut à vive allure, à tel point que la radio devient difficilement audible à 130 km/h. Et si le niveau sonore décourage de voyager loin, la petitesse du coffre

3 Mazda tient à faire savoir que ce roadster surveille son poids en apposant le badge SkyActiv.

4 Entièrement manuelle, la capote disparaît ou réapparaît en un tournemain. Simple, mais efficace. Son insonorisation laisse, hélas, à désirer.

dissuade de partir longtemps. Avec 130 litres seulement sous le couvercle de malle, il faut s'imposer un bagage léger, même pour un départ en week-end hivernal. ●

PAR R. VANNIER, PHOTOS F. BOLUSSET

NOTRE VERDICT

Ce roadster laisse place à l'essentiel : le plaisir de conduite. Et son tarif attractif permet même de l'envisager comme une seconde voiture, au côté d'un véhicule plus pratique.

MAZDA MX-5

Mesures Arthur Matal



MX-5

Acheter

1.5 SKYACTIV-G ELEGANCE

Version essayée : 24 800 €

À partir de 24 800 €

Conso ville/route/autoroute	6,6/5,8/6,3
moyenne AM/construteur	6/6,2
CO ₂ (g)/malus	139/250 €
Garantie : 3 ans, 100 000 km	
Puissance fiscale	7 CV
Pays de fabrication	Japon

GAMME PROPOSÉE

de 131 à 160 ch
de 24 800 à 32 050 €

Conduire

Moteur : avant, transversal, 4-cylindres, injection directe, 16 soupapes, 1 496 cm³, distribution par courroie.

Transmission : propulsion, mécanique 6 vitesses	
Puissance (ch à tr/min)	131 à 7 000
Couple (Nm à tr/min)	150 à 4 800
Poids (kg)	1 016
Répartition masses AV/AR	52/48 %
Long.xlarg.xhaut. (m)	3,92x1,74x1,23
Empattement (m)	2,31
Réservoir (l)	45
Vitesse maxi (km/h)	204
0 à 100 km/h/1 000 m DA	8"6/30"1
80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8/11/18
Pneus de série	195/50 R 16
Pneus de l'essai : Dunlop Sport Response	
Crash-test EuroNCAP	★★★★★
Freinage 130 km/h à 0 (m)	66

Note écologique

9/20

Vivre

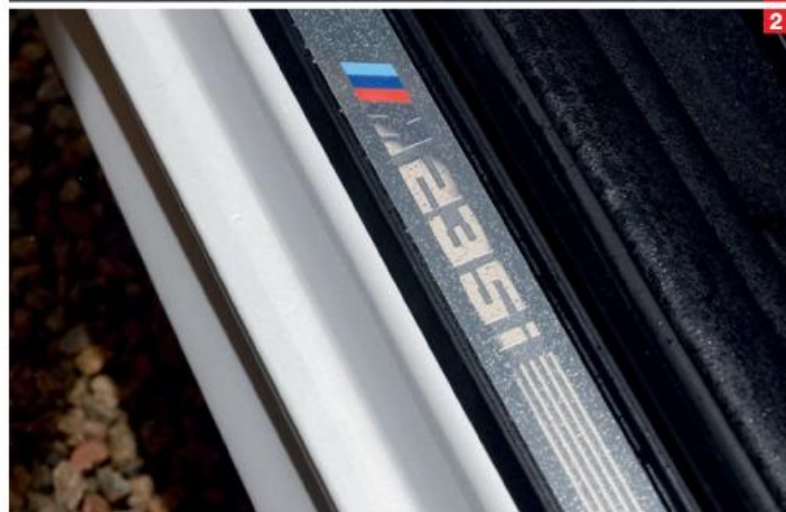
Largeur coudes AV (cm)	141
Bruit ralenti/accél./130 (dB)	45/nm/77
Coffre à 2 (l)	130

ÉQUIPEMENT

Airbags frontaux/atéraux	série
ESP	série
Alerte perte pression de pneus	série
Régulateur-limiteur de vitesse	série
Climatisation manuelle	série
Phares et feux diurnes à diodes	série
Radio 6 HP	série
Connexion Bluetooth	série
Prises aux./2 USB	série
Navigation	non
Jantes alliage 16"	série
Volant et levier de vitesses cuir	série



BMW M235i



1
2



ON AIME...

Le chant du six-cylindres ! Bien que compacte, cette Série 2 n'a rien d'une BMW au rabais. À la mise à feu, la mécanique agit comme un antidépresseur, qui devrait être remboursé par la Sécurité sociale. L'entendre tous les matins avant de partir au bureau donne inmanquablement le sourire, voire quelques frissons auprès des plus sensibles. Car à Munich, on ne fait pas, comme Shakespeare, "beaucoup de bruit pour rien". Souple et disponible aux abysses du compte-tour, l'impressionnante cavalerie (326 ch) et le couple confortable (450 Nm dès

1 Chic, ça tourne, et la M235i adore. Mais l'autoroute ou la ville lui conviennent aussi très bien.

2 Dans sa définition la plus ultime, la finition est toujours aussi soignée.

1300 tr/mn) font très vite oublier les 1600 kg de ce coupé. Se pliant, sans effort, à la conduite urbaine grâce à une maniabilité remarquable et des suspensions plutôt tendres avec les vertèbres, cette M235i brille par sa polyvalence. Voiture à deux visages, la bavaroise livre des performances ahurissantes lui permettant d'accéder au label GT. Aussi performante qu'une Porsche Cayman S, la BMW fait preuve d'une facilité déconcertante. Agile mais jamais instable, le comportement routier é moussille autant qu'il rassure. La parfaite gestion des quatre roues motrices et le couple entre les deux essieux, variant en permanence

en fonction de l'adhérence, autorisent même certains excès d'optimisme. Une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, ce système xDrive est exclusivement associé à la boîte automatique à huit rapports, la meilleure du marché, selon nous. Ce duo d'exception permettant au six-cylindres de laisser librement parler les chevaux, cette version abat le 1000 m départ arrêté une seconde plus vite que la version propulsion à boîte manuelle. Les différents programmes de conduite (normal, sport, sport+) influant sur la gestion de la boîte, l'amortissement, la réponse moteur et la direction, il est possible de se confectionner un coupé



3

4

“à la carte”. Même dans sa définition la plus ultime, la M 235i conserve le sens de l'accueil, avec une finition léchée, un coffre au volume convenable (390 litres) et quatre places. Pas mal pour une pure sportive déguisée en bourgeoise. Si le coupé ne vous plaît guère, BMW propose aussi cette fabuleuse mécanique en versions trois et cinq portes (M135i).

... ON AIME MOINS

Même s'il se préoccupe de l'accueil, ce coupé n'a pas lu tout le manuel du savoir-vivre. L'espace arrière y est confiné et l'accès, peu aisé. Efficace, peut-être trop, la transmission xDrive

3 Coupé aux airs de berline, la Série 2 manque de légèreté. **4 Position de conduite idéale, sièges enveloppants, six-cylindres mélodieux et confort satisfaisant.** **Que demander de plus à une sportive...**

n'autorise aucune fantaisie propre aux propulsions. Pour une poignée d'euros de moins (50 500 €), malus compris, Ford propose une Mustang à la ligne plus spectaculaire et au V8 magique. ●

PAR S. LARROUMET, PHOTOS F. BOLUSSET

auto MOTO **NOTRE VERDICT**

D'une polyvalence rare, cette M235i, aux performances et à l'agrément exceptionnels, joue dans la cour des grands, sans ostentation et avec brio.

BMW M235i

Mesures Bruno Servant

auto
MOTO

M 235i

Acheter

BMW M 235i xDRIVE

Version essayée : 52 350 €

À partir de 48 000 €

Conso ville/route/autoroute	11,6/9,9/2
moyenne AM/constructeur	9,4/7,8
CO ₂ (g)/malus	182/3 600 €
Garantie : 2 ans, kilométrage illimité	
Puissance fiscale	21 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

M135i 3 portes, 326 ch
de 45 600 à 49 950 €

M135i 5 portes, 326 ch
de 46 350 à 50 700 €

Conduire

Moteur : 6-cylindres en ligne, 24 soupapes, injection directe, turbo à double entrée, distribution variable, distribution par chaîne, stop & start, 2 979 cm³

Transmission : 4x4, automatique 8 vitesses

Puissance (ch à tr/min) 326 à 5 800

Couple (Nm à tr/min) 450 à 1 300

Poids (kg) 1 600

Répartition masses AV/AR 54 %/46 %

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,45x1,77x1,41

Empattement (m) 2,69

Réservoir (l) 52

Vitesse maxi (km/h) 250

0 à 100 km/h/1 000 m DA 5"1/24"7

80 à 120 km/h en D 3"

Pneus de série AV 225/40 ZR18

Pneus de série AR 245/35 ZR18

Pneus de l'essai : Michelin Pilot Super Sport

Crash-test EuroNCAP ★★★★★

Freinage 130 km/h à 0 (m) : 63

Note écologique

6,5/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm) 148/143

Espace jambes AR (cm) 70

Coffre à 4 (l) 390

Bruit ralenti/accél./130 (dB) 40/73/72

ÉQUIPEMENT

Airbags frontaux, latéraux série

Airbags rideaux AV/AR série

Climatisation automatique série

Radio CD/prise Jack + USB série

GPS/connexion Bluetooth série

Suspension pilotée série

Sellerie cuir 1 450 €

Sièges électriques/chauffants 990/360 €

Volant chauffant 200 €

Toit ouvrant 850 €

Accès sans clé 430 €

Radar de stationnement AV 320 €

Caméra de recul 430 €



MERCEDES-AMG C63 S



ON AIME...

Seuil V8 de notre carré de voitures plaisir, ce 4.0 litres biturbo succède avec brio à l'époustouffant 6.2 litres atmosphérique de la génération précédente. Encore plus mafflu (510 ch contre 457 ch, 700 Nm contre 600 Nm), ce bloc transforme le paisible break Classe C en véritable catapulte. Vertigineuses, ses performances rivalisent, sans faillir, avec celles d'une supercar. L'Audi R8 précède le break étoilé de quelques mètres seulement dans l'exercice du 1000 m départ arrêté. Une prouesse, compte tenu du poids de la Mercedes (1875 kg) et de ses seules roues arrière motrices, largement chaussées de Dunlop Sport

1 Cette C63 S subjugue par ses performances et la sonorité de son incroyable V8. Mais sur sol gras, elle exige une certaine attention.
2 Mercedes-AMG propose aussi une berline pour 1300 € de moins.

Maxx, à la motricité impressionnante... sur sol sec. Omoplates incrustées dans le dossier, le conducteur doit témoigner d'une acuité visuelle irréprochable pour suivre l'aiguille du compteur, qui grimpe sans mollir vers des valeurs inavouables. Même s'il est un peu dur de la feuille, il ne peut échapper aux impressionnants borborygmes éruptifs par les échappements. Mode sport enclenché, yeux fermés, l'idée d'être aux commandes d'une production d'outre-Atlantique vous traverse inmanquablement l'esprit. Pourtant, cette étoile furieuse sort bien des ateliers d'Affalterbach, dans le Bade-Wurtemberg, fief d'AMG. Un sorcier qui, en quelques coups de clés bien placés et

beaucoup d'ingénierie, transforme une paisible Mercedes en avion de chasse. En plus d'être une surpuissante routière, le break Classe C conserve la générosité d'une populaire C 200 d. Cinq places et grand coffre (490 à 1510 litres) sont au programme, tout comme la qualité de finition, impeccable, et l'ergonomie hors pair, servie par un pavé tactile à l'utilisation intuitive et un affichage tête-haute qui vous évite de quitter, même l'espace d'un instant, la route qui défile à toute berzingue.

... ON AIME MOINS

Une telle cavalerie demande un certain sang-froid pour être utilisée



sur chaussée grasse ou humide. Efficacement jugulées par un antipatinage, les ruades du train moteur surprennent. Un œuf sous le pied droit est conseillé lorsque les conditions se dégradent. Si le confort demeure acceptable sur autoroute et route bien revêtue, la C 63 S se montre trop ferme en ville, plus encore quand la position sport est enclenchée. Dépourvue de convertisseur de couple, car dotée d'un embrayage multidisque pour des vitesses de passage éclair en utilisation sportive, la boîte automatique Speedshift MCT à 7 rapports n'a pas la souplesse d'une transmission automatique traditionnelle. Bref, elle n'apprécie guère les démar-

3 Coutume d'Affalterbach : la mécanique est signée du technicien qui l'a assemblée.

4 Bestial mais relativement discret, surtout dans cette livrée grise, ce break existe aussi en version "normale", dégonflée à 476 ch et facturée 8350 € de moins.

rages et les manœuvres. Proche des 100 000 €, la plus chère des Classe C fait payer les freins carbone-céramique (5 050 €) ou l'accès sans clé (800 €) en sus. Mesquin... ●

PAR S. LARROUMET, PHOTOS F. BOLUSSET



NOTRE VERDICT

Break au superlatif sans réelle concurrence chez Audi ou BMW, cette C 63 S se montre très attachante, mais demande beaucoup d'attention.

MERCEDES-AMG C63 S

Mesures Arthur Matal



C 63 S

Acheter

C63 S BREAK

Version essayée : 98 950 €

À partir de 89 300 €

Conso ville/route/autoroute	15,2/11,6/10,5
moyenneAM/constructeur	12,3/8,6
CO ₂ (g)/malus	196/6 500 €
Garantie : 2 ans, kilométrage illimité	
Puissance fiscale	40 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

C63 (476 ch) : 89 300 € (berline)
90 600 € (break)

C63 S (510 ch) : 97 650 € (berline), 98 950 € (break)

Conduire

Moteur : V8, 32 soupapes, injection directe, biturbo, distribution variable, stop & start, 3 982 cm³, distribution par chaîne

Transmission : propulsion, automatique

7 vitesses

Puissance (ch à tr/min)	510 à 5500
Couple (Nm à tr/min)	700 à 1 750
Poids (kg)	1 875
Répartition masses AV/AR	54%/46 %
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,75x1,81x1,44
Empattement (m)	2,84
Réservoir (l)	66
Vitesse maxi (km/h)	250
0 à 100 km/h/1 000 m DA	3"9/22"6
80 à 120 km/h en D	2"5
Pneus de série AV	245/35 R19
Pneus de série AR	265/35 R19
Pneus de l'essai : Dunlop Sport Maxx RT	
Crash-test EuroNCAP	★★★★★
Freinage 130 km/h à 0 (m) :	64

Note écologique

4/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	148/146
Espace jambes AR (cm)	73
Coffre à 5/à 2 (l)	490/1 510
Bruit ralenti/accél./130 (dB)	55/nm/71

ÉQUIPEMENT

Climatisation auto. 2 zones	série
Sellerie cuir/sièges chauffants	série
GPS/Port USB/Bluetooth	série
Contrôle de pression pneus	série
Caméra de recul/toit ouvrant	série
Alerte collision/défect. fatigue	série
Feux à diodes/directionnels	série
Différentiel AR électronique	série
Freins carbone-céramique	5 050 €
Échappement sport	1 200 €
Sièges AV sport/ventilés	2 800/900 €
Clim. AR/accès sans clé	700/800 €
Avert. franchissement ligne	400 €



AUDI R8



ON AIME...

Certains choses ne s'achètent pas. Difficile, en effet, de dénicher un orchestre philharmonique disponible à la vente. Mais pas impossible. Un tel ensemble musical se débusque, par exemple, chez un concessionnaire Audi. En s'offrant une R8, il est même possible de diriger soi-même les instruments en prenant la baguette, pardon, le volant. Sous le capot arrière, ni cuivre, ni bois, mais de l'aluminium : un V10 5.2 litres se tient aux ordres du chef, à l'affût de ses moindres gestes, non pas de la main, mais du pied droit. D'une oscillation de la pédale d'accélérateur, le bloc atmosphé-

1 La ligne reste très proche de celle de la première génération. Ce qui n'est pas pour déplaire aux habitués de la marque...
2 La version Plus se distingue par la puissance de son V10, portée à 610 ch, et son aileron arrière fixe.

rique entame une symphonie qu'aucun grand compositeur n'est parvenu à écrire jusqu'ici. Des accents graves et rauques à bas régime, jusqu'aux notes stridentes à l'approche des 9 000 tr/min, le timbre du moteur ne vacille jamais. La prouesse est d'autant plus remarquable que la boîte robotisée à double embrayage ne laisse guère le temps de reprendre son souffle. D'un aboutissement total, la transmission s'avère si prompt que les respirations du 10-cylindres demeurent imperceptibles d'un rapport à l'autre. Le concert revêt alors une dimension supplémentaire. Non content d'interpréter une divine musique, l'orchestre, si singulier, pousse

aussi très fort et de manière continue. En un battement de cils, le compteur digital du Virtual Cockpit affiche des vitesses ahurissantes et franchement déraisonnables. Et ne croyez pas qu'il faille être un virtuose de la trajectoire pour exploiter ces hautes performances. Le ressenti de la route en haute définition, prodigué par la direction et l'amortissement finement calibré, permet d'opter pour les bons gestes au bon moment. La R8 se jette précisément où le regard se pose. La transmission intégrale n'entrave nullement la réactivité de cette bête de course, homologuée pour la route. En renvoyant jusqu'à 100 % du

AUDI R8

Mesures Arthur Matal

auto
MOTO

R8

Acheter

R8

Version essayée : 199 000 €

À partir de 167 000 €

Conso ville/route/autoroute	18,2/11,7/12,8
moyenne AM/constructeur	12,3/14,2
CO ₂ (g)/malus	287/8 000 €
Garantie : 2 ans, km illimité	
Puissance fiscale	54 CV
Pays de fabrication	Allemagne

GAMME PROPOSÉE

de 540 à 610 ch
de 167 000 à 199 000 €

Conduire

Moteur : AR, longitudinal, V10, injection directe, distribution variable, 40 soupapes, stop & start, 5 204 cm³, distribution par chaîne.

Transmission : intégrale, robotisée 7 vitesses

Puissance (ch à tr/min) 610 à 8 250

Couple (Nm à tr/min) 560 à 6 500

Poids (kg) 1 680

Répartition masses AV/AR 42%/58 %

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,43x1,94x1,24

Empattement (m) 2,65

Réservoir (l) 73 (83 en option)

Vitesse maxi (km/h) 330

0 à 100 km/h/1 000 m DA 3"3/20"9

80 à 120 km/h en D 1"7

Pneus de série AV 245/35 R 19

Pneus de série AR 295/35 R 19

Pneus de l'essai : Continental SportContact6

Crash-test EuroNCAP nc

Freinage 130 km/h à 0 (m) 61

Note écologique
0/20

Vivre

Largeur coudes AV (cm)	149
Bruit ralenti/accél./130 (dB)	50/nm/74
Coffre à 2 (l)	112

ÉQUIPEMENT

Airbags frontaux/lateraux AV	série
Contrôle pression de pneus	série
Régulateur de vitesse	série
Accès et démarrage sans clé	série
Freins carbone-céramique	série
Climatisation automatique	série
Sièges baquet	série
Sièges chauffants/électriques	série
Sellerie cuir/cuir intégral	série/9 260 €
Amortissement piloté	2 110 €
Éclairage laser	3 960 €
Direction à démult. variable	1 640 €
Aide au stationnement AV/AR	série
Jantes alliage 20"	1 760 €
Réservoir 83 litres	130 €



couple sur un seul des deux essieux, le système Quattro ne fait que sublimer le dynamisme du comportement, tout en rassurant par son efficacité.

... ON AIME MOINS

Trop parfaite, la R8 en perd presque un peu de son charme. Malgré de nombreux éléments communs avec sa cousine, la Lamborghini Huracán, dont un moteur de puissance équivalente dans cette version plus, la supercar aux anneaux ne communique pas la même virilité ni la même folie. Si cette Audi ne s'adresse pas à toutes les bourses, son prix, similaire à celui de sa parente tran-

3 Ensermé au cœur de la monocoque sous un capot de verre, le V10 fait l'impasse sur le downsizing.

4 La facilité de prise en mains est ahurissante compte tenu des performances.

salpine, reste difficile à digérer. En frôlant les 200 000 €, le tarif flirte surtout avec celui d'une Ferrari 488 GTB, autrement plus charismatique...

PAR R. VANNIER, PHOTOS F. BOLUSSET

auto
MOTONOTRE
VERDICT

La symphonie offerte par le V10 atmosphérique justifie, à elle seule, le tarif huit fois supérieur à celui d'une Mazda MX-5. On aimerait juste une once de charisme supplémentaire...

PASSION [à l'essai]  Bonus Vidéo

VOLKSWAGEN COCCINELLE DUNE CABRIOLET

→ 1.4 TSI, 150 ch, à partir de 30 400 €



Vous prendrez bien du désert ?

C'est au cœur des grands parcs nationaux américains que nous avons pu essayer, en avant-première, cette Coccinelle à l'esprit baroudeur.





Dévoilée en coupé et en cabriolet, lors du salon de Los Angeles 2015, la Dune, c'est d'abord un clin d'œil au passé. À la fin des années 1960, la "Cox" s'était illustrée dans une définition "Baja California Dune Buggy" au rallye-raid Baja 1000, disputé entre le sud de la Californie et le nord-ouest du Mexique. C'est également au Mexique, dans l'usine de Puebla, que différentes générations de Coccinelle ont été fabriquées, de 1965 à nos jours. L'an passé, 100 000 unités (70 % de coupés, 30 % de cabriolets) sont sorties des chaînes, pour alimenter le marché américain, notamment.

Légèrement plus joufflue que la version classique (+10 mm en garde au sol, +14 mm en largeur), la Dune se pare, également, d'éléments de carrosserie spéci-

fiques : partie basse du bouclier avant en nid d'abeille, bas de caisse proéminents logotypés, arches de roue peintes en noir et aileron arrière "sand storm yellow", une teinte réservée à la Coccinelle du désert. Pour autant, la Dune n'est pas une véritable aventurière puisqu'elle se contente d'une transmission à deux roues motrices et d'une garde au sol de 14,5 cm. À l'intérieur, planche de bord,

haut des contre-portes et liserés sur les sièges reprennent la couleur de la carrosserie. Le système multimédia utilise un écran couleur de 6,3 pouces, devenu standard chez Volkswagen, tandis qu'un dis-

positif hi-fi de 400 W, signé Fender, est disponible en option.

Si les États-Unis ne disposeront que d'un seul moteur (1.8 turbo 170 ch avec boîte DSG à six rapports), la France aura plus de choix. Trois blocs TSI essence (1.2 105 ch, 1.4 150 ch et 2.0 220 ch) et deux diesels (2.0 TDI 110 ch et 150 ch) seront proposés, les 1.2 TSI et 2.0 TDI 110 ch étant réservés au coupé. En cabriolet, la livrée essence de 150 ch, associée à la boîte de vitesses DSG à sept rapports, représente le meilleur compromis entre agrément et coût d'usage. Sur la route, la Coccinelle Dune Cabriolet offre un comportement assez dynamique, malgré une direction collante et un déficit de motricité en virage, ponctué par des crissemens

On aime

- **Look réussi**
- **Caractère exclusif**
- **Capote de qualité et électrique**

On aime moins

- **Volume de coffre modeste**
- **Pas de transmission intégrale**
- **Quelques détails de finition**



1 Ambiance colorée dans l'habitacle, qui reprend la teinte de la carrosserie "sand storm yellow" réservée à la Coccinelle du désert. 2 Les feux arrière à LED sont nouveaux. On les retrouvera certainement sur la version restylée de la Coccinelle, commercialisée, elle aussi, en septembre. 3 Si la version Dune Cabriolet offre quatre vraies places, son volume de coffre (225 litres) déçoit comparé à celui de la version coupé (310 litres). 4 Contrairement à ce que son nom pourrait laisser supposer, la Coccinelle Dune est une deux-roues motrices. Si sa caisse a été surélevée de 10 mm, elle n'est pas taillée pour le tout-terrain, ni même pour le tout-chemin.



de pneus intempéstifs. Ils traduisent la piètre qualité des gommes vendues aux États-Unis. Elles ne devraient, heureusement, pas franchir l'Atlantique.

Malgré ses jantes de 18 pouces, la Dune offre un excellent compromis entre efficacité de la suspension et qualité de l'amortissement. Confortablement installé, le pilote profite des joies de la conduite au grand air grâce à une capote entièrement électrique s'escamotant en moins de dix secondes, tout en roulant, jusqu'à 50 km/h. Les hautes surfaces vitrées protègent les occupants des caprices du vent, également combattus par un filet anti-remous (condamnant les places arrière). Avec un volume de coffre de 225 litres, la Dune Cabriolet se révèle parfaite pour les courts

déplacements à quatre, mais il vaut mieux partir à deux lorsqu'il s'agit de voyager loin. Commercialisée en septembre prochain, à partir de 30 400 € (son tarif officiel en Allemagne), elle a surtout pour elle de ne pas connaître de véritables concurrentes. ●

PAR D. LAURENT,
PHOTOS C. HUNSICKER/ACE TEAM

NOTRE VERDICT

Si son look et son caractère exclusif peuvent séduire, son manque d'ambition en tout-chemin en fait surtout un gadget, pas un outil.

VW COCCINELLE DUNE CABRIOLET

Données constructeur



Acheter

1.4 TSI 150 DSG

Version essayée : 32 275 €*
À partir de 30 400 €*

Conso urbaine/extra-urbaine/moyenne constructeur	6,6/5,1/5,5
CO ₂ (g)/bonus-malus	126/0 €
Garantie : 2 ans, km illimité	
Puissance fiscale	8 CV
Pays de fabrication	Mexique (Puebla)

GAMME PROPOSÉE

Essence de 150 (1.4 TSI) à 220 ch (2.0 TSI)

Diesel de 110 à 150 ch (2.0 TDI)

Conduire

Moteur : 4-cylindres essence, turbo, injection directe, 1 390 cm ³	
Transmission : aux roues AV, boîte de vitesses robotisée à double embrayage, 7 rapports	
Puissance (ch à tr/min)	150 à 5 000
Couple (Nm à tr/min)	240 à 1 500
Poids (kg)	1 454**
Répartition masses AV/AR	nc
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,28x1,82x1,48
Empattement (m)	2,54
Réservoir (l)	55**
Vitesse max (km/h)	201
0 à 100 km/h/1 000 m DA	9"/nc
Pneus de série	235/45 R 18
Pneus de l'essai : idem	
Crash-test EuroNCAP	★★★★★

Note écologique nc/20

Vivre

Largeur coudes AV/AR (cm)	146/116
Espace jambes AR (cm)	nc
Coffre à 4 (l)	225

*Tarifs pour le marché allemand
**Les valeurs indiquées concernent l'actuelle Coccinelle 1.4 TSI Cabriolet, la version Dune n'étant pas encore homologuée

YAMAHA YXZ1000R

→ 132 ch, à partir de 25 000 €

Caractéristiques

Moteur : 3-cylindres, 12 soupapes, 998 cm³, essence, atmosphérique

Puissance (ch)	132
Couple (Nm)	nc
Poids (kg)	1 610
Vitesse maxi (km/h)	nc
Prix (estimation) :	25 000 €
en version homologuée	27 000 €



Dingue de dunes

**Avis de tempête sur le marché des jouets roulants...
Avec ce buggy terrifiant, le constructeur nippon
dévoile un engin proche d'une voiture de rallye-raid.**

Bienvenue à Glamis, le paradis des amateurs de quad et autres SSV (Side by Side Vehicle). Située au sud de la Californie, près de la frontière mexicaine, cette langue de sable de 65 km de long sur 8 km de large permet d'exploiter n'importe quel objet motorisé en toute liberté. Yamaha a donc fort opportunément choisi cette Mecque du tout-terrain pour présenter le YXZ1000R, un quadricycle ultra sportif visant à contrer les Polaris RZR et Can Am Maverick. Avec son look dépouillé, son regard agressif et sa garde au sol XXL, ce drôle de buggy intimide le néophyte. Taillé au format mini d'origine (3,12 m), le YXZ1000R tient davantage de la citadine que du gros quad. De l'arrière, on aperçoit son 3-cylindres en position centrale, un bloc issu de la motoneige, délivrant 115 ch, et capable de tourner à 10 500 tr/min via une boîte manuelle et un embrayage hydraulique. La sélection des 5 rapports s'effectue de bas en haut, comme sur une moto. Le châssis en acier tubulaire repose sur des trains roulants à double triangulation, avec des barres antiroulis et d'impressionnants amortisseurs à gaz Fox entièrement réglables. La bête de course revendique moins de 700 kilos, tous pleins faits.

LE DÉFOULOIR ABSOLU

En prenant garde de ne pas cogner le casque contre l'arceau de protection, s'installer à bord du 1000R reste aisé en raison de la garde au sol élevée et de la largeur des portières. Le siège du conducteur se règle en longueur et le

On aime

- Moteur et boîte sensationnels
- Motricité et amortissement de haut vol
- Qualité de fabrication

On aime moins

- Coût à l'achat et à l'usage
- Homologation castratrice
- Expérience minimum exigée

volant, en inclinaison. L'instrumentation, similaire à celle d'une moto, met en avant le compte-tours et le rapport engagé. Au démarrage, l'échappement libère une sonorité étouffée mais, passé 6 000 tr/mn, il redonne de la voix et rappelle celui d'un gros cube. Si la vitesse maxi est bridée à 80 miles (128 km/h), l'accélération est digne d'une petite GTi ; le poids contenu de la machine, le passage rapide des rapports et l'absence de pare-brise accentuant la sensation de vitesse. La direction assistée participe aussi à l'impression de légèreté.

Fort d'un empattement court, le Yamaha jouit d'une agilité exceptionnelle. Joueur, il ne demande qu'à dérapier et décoller sur les bosses tel un cabri. Via une molette située sur la console centrale, il est possible d'agir sur la répartition du couple (2x4, 4x4, 4x4 bloquant) et modifier ainsi son comportement. Aussi à l'aise dans les dunes qu'une smart dans les bouchons, le buggy nippon met vite son conducteur en confiance. Mais gare... il ne possède pas d'ESP et part volontiers en tonneaux. S'il n'offre donc pas la stabilité d'une voiture, le

YXZ1000R surclasse tout ce qui existe en matière d'amortissement. Même avec Stéphane Peterhansel au volant, nous n'avons pas souffert de la moindre douleur lombaire. Et grâce à son arbre d'équilibrage, la mécanique ne génère pas de vibrations dans le fessier.

PLAISIR SANS PRIX

Le YXZ nécessite néanmoins une certaine expérience pour être mené à bon train. Il faut aussi trouver le terrain favorable pour exploiter un tel engin et assumer son coût, à l'achat comme à l'usage. Si le constructeur ne communique aucun chiffre de consommation, prévoyez 14 l/100 km minimum en s'amusant. Commercialisé depuis le mois de janvier, il est vendu 25 000 € dans sa version standard et 27 000 € en version homologuée quad... donc bridée à 20 ch et accessible à partir de 16 ans. Fabriqué en Géorgie, le joujou fantasmagique s'adresse en priorité au marché américain, qui devrait absorber 70 % de la production. Grâce à l'étendue de ses terres agricoles, la France devrait concentrer l'essentiel des ventes en Europe. ●

PAR M. FONTANIER, PHOTO DR

auto
MOTO

**NOTRE
VERDICT**

Le YXZ1000R délivre des sensations uniques, à mi-chemin entre voiture de rallye et moto. Engin radical, il est exclusivement voué au plaisir de conduite en tout-terrain.

Le meilleur du CES* de Las Vegas

*Consumer Electronics Show

TECHNOLOGIE

Commande gestuelle pour tous

inaugurée par BMW dans la Série 7, la commande gestuelle va prendre de l'ampleur grâce à la présence de capteurs pouvant analyser les mouvements en 3D. Il ne sera plus nécessaire de toucher l'écran pour accéder à la fonction demandée. Lors du CES, le constructeur bavarois a même montré qu'on pouvait garer une voiture, sans conducteur à bord, d'un simple geste de la main...



APPLICATION

Un drone relié au véhicule

C'est ce que propose Ford pour des missions de reconnaissance, en cas de catastrophe naturelle. La marque à l'ovale bleu entend ainsi développer des applications en partenariat avec le fabricant de drones Chinois DJI. L'aéronef serait piloté à distance, via le système embarqué SYNC présent à bord du véhicule.



LOCALISATION

Un bracelet connecté pour parler à sa voiture

C'est ce que va proposer Volvo, dès cette année, avec le bracelet Band 2 de Microsoft, connecté avec l'application On Call. Il deviendra ainsi possible de communiquer à distance avec son véhicule pour lui demander de transférer une adresse sur le GPS, d'activer le chauffage ou d'allumer les phares pour le repérer sur un parking.



MULTIMÉDIA

Smartphones : vers une intégration sans fil

Le mois dernier, à Las Vegas, Ford, Fiat-Chrysler et Mercedes ont annoncé l'arrivée des interfaces CarPlay et Android Auto reproduisant l'affichage de nos smartphones à bord de leurs modèles. S'il faut un câble pour relier le mobile, Volkswagen vise l'étape suivante : un système sans fil pour les smartphones compatibles avec la version 1.2 Miracast du standard MirrorLink. De son côté, Apple prépare CarPlay Wireless. Quant à Mercedes, il a introduit le protocole NFC (Near Field Communication) permettant de coupler, sans fil, son téléphone portable pour s'en servir de clé de contact. La technologie fonctionne même lorsque la batterie est à plat.

SANTÉ

Allô auto, bobo...

Audi se préoccupe de la santé de ses conducteurs. La marque veut utiliser des objets connectés, comme les montres et les bracelets, afin de connaître leur rythme cardiaque et leur température corporelle. Selon l'état de fatigue ou de stress, le véhicule pourra déclencher un massage, régler la clim', allumer l'autoradio ou conseiller de faire une pause.



SÉCURITÉ

Un partout, ballon au centre

L'équipementier ZF TRW a conçu un airbag central, qui a pour objectif de mieux protéger le conducteur et son passager en cas de choc latéral. Selon certaines études, près de 30% des décès lors d'une collision latérale concernent les occupants situés à l'opposé du choc. Cet airbag d'un nouveau type forme une sorte de bulle, protégeant la tête, les épaules et le torse des passagers avant. Il devrait arriver en 2018.



HIGH-TECH

L'Alliance en quête d'autonomie

L'Alliance Renault-Nissan a annoncé le lancement d'une dizaine de véhicules dotés de capacités autonomes d'ici à 2020. Les premières applications apparaîtront, cette année, avec un assistant maintenant le véhicule dans sa file sur autoroute et gérant la conduite dans les embouteillages. Le changement de file sera disponible en 2018 et la gestion automatique des intersections en 2020.



NOUVEAUTÉ

Changement de branche

L'équipementier français Valeo a présenté des lunettes connectées. Synchronisées avec les phares, elles permettent d'éviter l'éblouissement lorsqu'une voiture arrive en sens inverse. De nuit, ces lunettes atténuent l'éclairage intérieur qui peut être gênant. De jour, elles facilitent l'adaptation de la vision lors des passages dans les tunnels et peuvent même servir... de lunettes de soleil.



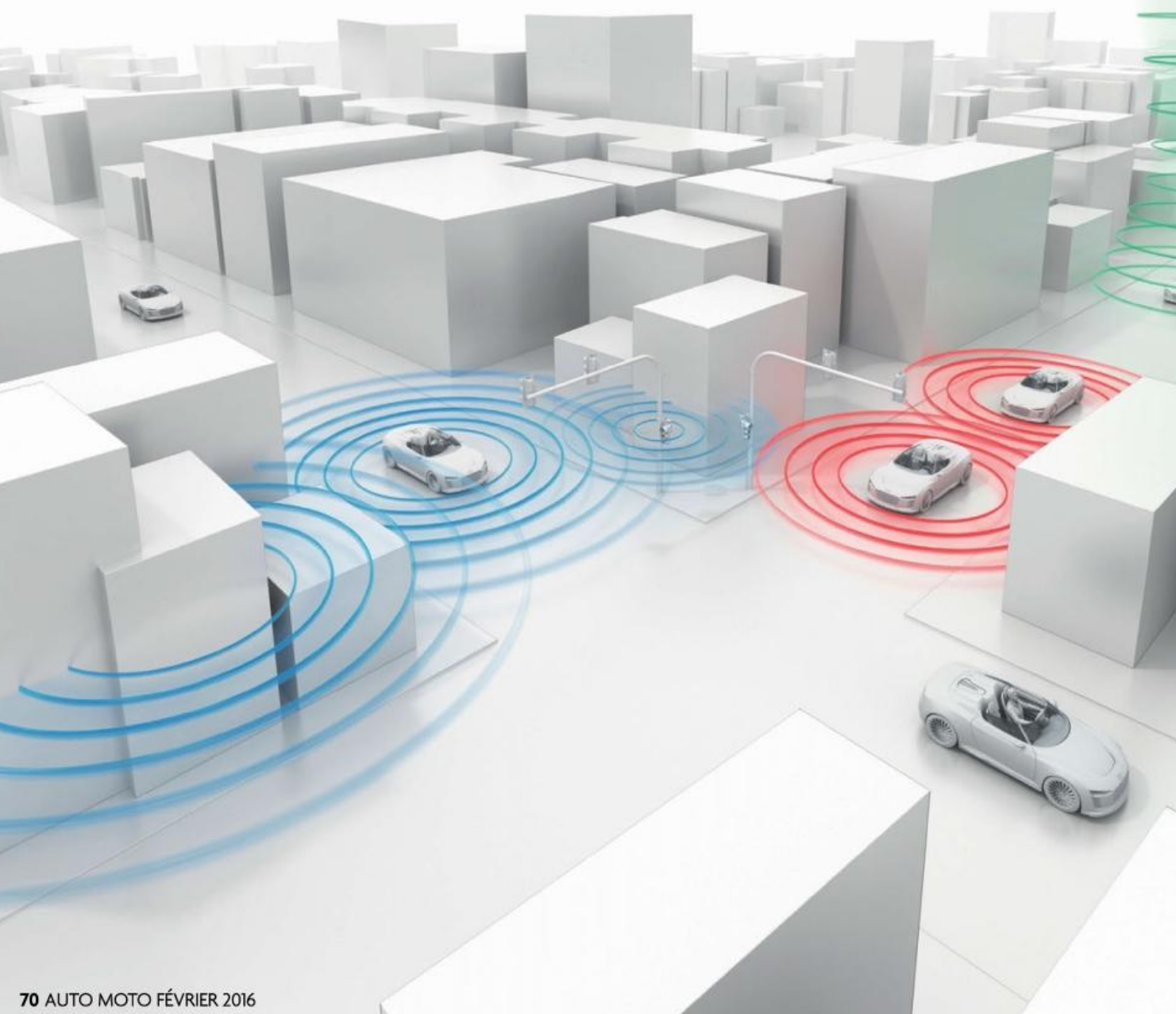
NAVIGATION

Des cartes en temps réel

Grâce aux véhicules connectés, les éditeurs de cartes numériques pour GPS vont pouvoir réaliser des mises à jour plus rapidement. L'idée est d'utiliser les caméras embarquées pour prendre des photos des routes empruntées, puis de les adresser à des serveurs, qui répercuteront les changements dans les cartes en ligne dans le cloud. Toyota et General Motors ont déjà annoncé leur intention de participer à cette collecte.

Sécurité informatique : le plein de cyber

Autrefois considérée comme un risque mineur, la protection contre les hackers est devenue une priorité de l'industrie automobile. Et il y a urgence.



Audi renforce la sécurité

L'appli Audi Connect permet d'ouvrir ou de fermer à distance les portes depuis son smartphone. Pour plus de sécurité, la communication ne se fait jamais en direct. Elle transite par le pare-feu d'un serveur de la marque, qui échange des données cryptées avec le véhicule pour autoriser l'action demandée. Par ailleurs, un code PIN supplémentaire peut être installé sur le téléphone mobile pour les applications à distance, de telle sorte qu'un individu qui aurait volé le smartphone du propriétaire ne puisse pas ouvrir la voiture avec.

Audi A4
Audi connect
09/15

mySmartphone
Audi smartphone interface
Access to smartphone voice control

myNetwork
Wi-Fi hotspot
Messages
E-Mail
Twitter

myRoadmusic
Online Media Streaming with ALPEDI, Navigator and Audi music stream

myInfo
News online (individual)
Fuel prices
Weather
National information

myCarManager
Car status report
Remote control locking / unlocking
Car finder
Remote auxiliary heating

myService
Online roadside assistance
Audi Service request
Emergency call

Audi MMI connect App
Traffic information online
Online Media Streaming with ALPEDI, Navigator and Audi music stream
POI
Point-of-interest search (POI)
Destination entry via myAudi on Google Maps
Travel

myRoute
Navigation with Google Earth and Google Street View
Destination entry: Travel via myAudi on Google Maps
Parking information
Picturebook navigation
Map update online
Travel information
myAudi - special destinations
Traffic information online
Point-of-interest search (POI) search with voice control

The availability of services supported by Audi connect varies from country to country

La voiture connectée est-elle une passoire ? On peut se poser la question depuis les exploits retentissants, l'été dernier, de hackers américains, qui ont réussi à pénétrer dans les réseaux informatiques embarqués pour prendre le contrôle de véhicules (Jeep Cherokee, Tesla S, Corvette) au moyen d'un ordinateur portable ou d'un simple smartphone. Au mieux, ils montaient le son de l'autoradio. Au pire, ils neutralisaient les freins. Inquiétant, alors que se profile le spectre de la voiture autonome ? À bord d'une voiture, l'électronique fait appel à des réseaux (CAN, LIN, MOST, Flexray, Ethernet) transmettant des données, plus ou moins en temps réel, dont les fonctions sont – en principe – séparées. Même si ces données sont cloisonnées, elles sont peu protégées et les voitures sont devenues plus vulnérables. Elles offrent plusieurs points d'entrée, dans lesquels des personnes mal intentionnées peuvent s'engouffrer. C'est le cas des prises USB ou OBD servant à remonter les données de diagnostic. Autre faiblesse : les réseaux sans fil (Bluetooth, borne Wi-Fi de bord) et les applications de contrôle à distance ne font qu'accroître le risque. Un expert du secteur confie que l'intégration des smartphones et des objets connectés dans le véhicule amplifie la menace, car ces appareils grand public sont peu sécurisés. À court et moyen terme, d'autres portes d'entrée vont s'ajouter. On pense aux cartes SIM à bord (appel d'urgence, connexion Internet) ou à la communication entre véhicules (V2V) à base d'ondes radio, un système

disponible, dès cette année, chez Mercedes et Cadillac. Ultérieurement, les échanges se feront avec l'infrastructure (balise en bord de route, feux tricolores). Avec la recharge intelligente (*smart grid*) des véhicules électriques, sur des bornes communicantes, des données financières seront potentiellement à la portée des hackers. Et que dire de la mise à jour des données, qui se fera de plus en plus souvent "on line" comme chez Tesla, dès que le véhicule se connecte à un réseau sans fil. Elle se pratique déjà pour les cartes des GPS (Audi, BMW, Volvo) et concernera, à terme, les logiciels embarqués des calculateurs.

DES SOLUTIONS EMPRUNTÉES À LA BANQUE ET L'INFORMATIQUE

Depuis plusieurs années, de grands noms de l'informatique comme IBM, Intel et Kaspersky tirent la sonnette d'alarme. Ils invitent les constructeurs à revoir leur architecture électronique pour l'organiser par domaines (motorisation, aides à la conduite, multimédia), en fonction de leur degré de sensibilité. Le secteur automobile manque encore d'expertise en matière de logiciel et de cybersécurité. L'équipementier Bosch, qui a racheté la société américaine Emscript, propose de sécuriser les données transisant entre les calculateurs par un cryptage aléatoire, et d'encapsuler, via un pare-feu, le boîtier relié à Internet pour l'isoler des autres. Grâce à son partenariat avec Safran, expert en sécurité numérique, Valeo entend aussi être un acteur incontournable du secteur. Mais la solution

Des gendarmes pour prévenir les risques

Sous l'égide de l'Observatoire Central des Systèmes de Transport Intelligent (OCSTI), mis en place par la Gendarmerie Nationale, les acteurs de l'automobile sont invités à échanger avec des experts d'horizons divers pour sécuriser l'accès de leurs véhicules et lutter ainsi contre le piratage. Ce dialogue en amont associe les forces de l'ordre comme les services de l'État, qui ont en charge la protection des réseaux de communication.

est également attendue du milieu bancaire, dont les puces multi-cœurs et les solutions d'authentification pourraient permettre de partager sa voiture sans risque. Pour de grands groupes, comme Gemalto et Atos Origin, la protection contre le piratage est donc une formidable opportunité d'embarquer à bord des voitures. À moins qu'une start-up décroche le gros lot. Ainsi, Prove & Run propose d'installer des barrières de protection à différents niveaux et de développer un système d'exploitation (OS) plus stable et sans bug. À suivre... ●

PAR L. MEILLAUD, PHOTOS DR

MERCEDES CLASSE E 2016



BURMESTER : À FOND LES WATTS !

On reconnaît les Mercedes équipées de la sono développée avec Burmester à leurs grilles de haut-parleurs métalliques ajourées, frappées du logo du spécialiste allemand haut de gamme de la hi-fi de salon. La structure, à l'image des traverses du châssis, est utilisée comme caisse de résonance pour les basses. Le système surround 3D fait appel à des haut-parleurs intégrés dans le pavillon et destinés à reproduire la réflexion du plafond d'une salle de concert. Au total, ce sont ainsi 23 haut-parleurs qui répartissent les 1450 watts de l'amplificateur digital.



ERGONOMIE REPENSÉE AU VOLANT

La console centrale reçoit une molette de commande surplombée d'un trackpad, déjà vu dans la gamme et pas toujours convaincant à l'usage. Heureusement, la nouvelle commande au volant permet de piloter les écrans. Il s'agit de deux molettes de navigation, sensibles au contact tactile. Une bonne idée dont l'efficacité devra être confirmée à l'usage. La répartition des tâches est simple : à la molette de gauche, les commandes du tableau de bord concernant la conduite ; à celle de droite, celles de l'écran central en lien avec les fonctions multimédia. Bonne nouvelle : l'interface adopte une nouvelle architecture dépourvue de sous-menus dans lesquels on se perd.



PLANCHE DE BORD EN CINÉMASCOPE

Deux écrans de 12,3 pouces de diagonale (31,2 cm) trônent sur la planche de bord des versions haut de gamme. Ils bouleversent le design intérieur. Comme d'habitude chez les premium allemands, ces écrans ne sont pas tactiles. En revanche, leur définition est telle qu'ils sont très flatteurs à l'œil, plus encore que sur la Classe S. Trois types de présentation sont proposés (Classic, Sport et Progressive), avec des graphismes et des couleurs assortis jusque dans l'affichage tête-haute, le comble du chic.



DESIGN : LEDS À TOUS LES ÉTAGES

La continuité entre planche de bord et contrepoortes procure un vrai sentiment de robustesse. Divisée en trois parties distinctes, délimitées par un faisceau de lumière aux 64 tonalités de couleurs différentes, la planche de bord est le centre névralgique de la nouvelle Classe E. L'habitacle est baigné par cet éclairage d'ambiance à diodes. Attention, cependant, à l'accord entre couleurs et matériaux, certaines harmonies confinant franchement au bling-bling...



DES SIÈGES TOUT EN GALBES

Inspirés de l'univers de la mode, les sièges adoptent des galbes élégants. Notez les épaulements évasés, laissant plus de liberté de mouvement, pour attraper la ceinture de sécurité, notamment. Ces sièges offrent un niveau de confort prometteur, d'autant qu'ils renferment le fameux système de massage façon pierres chaudes (assise et dossier). Pour la sécurité, un airbag logé dans le siège permet d'éloigner les passagers du pilier milieu en cas de choc latéral, tandis que la mise en action des airbags latéraux classiques se charge d'absorber l'impact.

L'empire contre-attaque

Avec son écran panoramique révolutionnaire, la nouvelle Classe E adresse une réponse cinglante au virtual cockpit d'Audi. L'étoile repart en guerre.

Sons électroniques : oh, ouïe !



Pour rendre plus agréables à l'oreille des voitures aseptisées par les normes anti-pollution, les constructeurs ont développé des artifices électroniques. Un tuning accessible, au risque de faire parfois gadget.

Ce n'est parce qu'on roule en diesel ou en citadine qu'on n'a pas le droit de s'offrir quelques plaisirs sonores. Renault a été l'un des premiers à proposer un système permettant de choisir une ambiance à la carte, en lien avec sa tablette connectée R-Link. Le système R-Sound Effect se cale sur le régime moteur et fait résonner l'habitacle au son d'une Alpine A110, d'une R8 Gordini, d'une R5 GT Turbo, d'une Clio V6, d'une Nissan GT-R, d'une FI de 1977 ou d'une... soucoupe volante ! Le son est généré par un amplificateur,

appelé générateur de bruit solide, qui s'adapte au régime moteur et à la vitesse. On ne l'entend qu'à l'intérieur, grâce aux haut-parleurs du système audio. C'est ce même système que l'on retrouve sur la Peugeot 308 (SW, GT et GTI), dans le cadre du Driver Sport Pack, et qui rend le bruit du moteur nettement plus flatteur. Le système est couplé à un affichage plus sportif (compteurs qui virent au rouge, affichage des G) et il tient compte des changements induits par le mode sport au niveau de la réponse à l'accélérateur.

Même BMW a cédé à la mode avec l'Active Sound Design sur sa gamme M. Il s'agit du véritable son, lorsque c'est un V8, ou d'un son artificiel assimilant la sonorité d'un diesel à celle d'un moteur essence. Il est utile de préciser que ce tuning électronique est audible seulement durant les montées en régime. Pour ne pas perturber le conducteur, le système devient quasi muet en vitesse de croisière. La pratique s'est généralisée au sein du groupe Volkswagen. De la Seat Ibiza à l'Octavia RS, en passant par l'Audi S3, le système est proposé gratuitement.



PSA : du polyphonique au spatial

Comme sur un téléphone portable, il est possible de personnaliser les sons des clignotants et de certaines alertes. C'est le cas sur la Citroën C4, la DS4 et la Peugeot 308. En sélectionnant le mode "effets" dans les réglages audio, on a le choix parmi 4 ambiances sonores (Classic, Crystal Symphony, Urban Rythmik et Jungle Fantasy). C'est plus sympa que le tic-tac conventionnel. De l'ouverture des portes au démarrage, en passant par l'activation des clignotants et de l'éclairage, le design sonore fera bientôt partie de l'expérience du conducteur, comme l'a récemment montré Peugeot, avec le concept Fractal. PSA travaille aussi sur le son spatialisé. Dans le cas du système de navigation, cela consiste à déporter la consigne vocale du côté où il faut tourner, par exemple.



Le bruitage des véhicules électriques

Il sera obligatoire en 2019. Tous les véhicules électriques et hybrides rechargeables devront se doter d'un AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) : un système d'alerte pour les piétons et les cyclistes, activé de 0 à 30 km/h. On le trouve déjà sur la Nissan Leaf et la Renault Zoe, où ce générateur de sons polyphoniques (Pure, Glam ou Sport), associé à un haut-parleur, a pour nom... ZE Voice.

Certains clients n'en soupçonnent même pas l'existence. Il fait appel à un haut-parleur dédié, monté dans la baie de pare-brise.

À LA FORTUNE DU POT

D'autres technologies, plus sophistiquées, permettent également de modifier le son à l'échappement. C'est le cas chez Audi, par exemple, sur les modèles bi-turbo diesel (SQ5, A6 et A7). L'Audi Engine Sound System intensifie le son du moteur grâce à deux haut-parleurs placés en aval du silencieux. Fonctionnant comme des

caissons de basse, ils reproduisent des séquences sonores en fonction du régime moteur. Conforme à la législation en vigueur, le système modifie directement le son à l'échappement, pour évoquer un moteur à essence sportif. Le même système est proposé sur la Volkswagen Golf GTD. BMW propose, pour sa part, un kit M Performance, comprenant le pot d'échappement, le système Active Sound et un boîtier de contrôle pour les versions diesel des Séries 2, 3 et 4, dans le but de doper leur sonorité en fonction du mode de conduite

sélectionné. Maserati a aussi utilisé ce genre d'artifice pour la Ghibli et la Quattroporte diesel, avec deux générateurs émettant un son à l'échappement proche du V8 essence. Toutefois, certains constructeurs ont pris des libertés avec les décibels, en autorisant l'ouverture manuelle des clapets à l'échappement (qui restent fermés à l'homologation). À partir de juillet 2016, la législation va changer et il ne sera alors plus possible de faire rugir plus fort les moteurs. ●

PAR L. MEILLAUD, PHOTOS DR



Le système de détection des piétons

Mis à l'épreuve en 2015, par l'organisme EuroNCAP, il tend à se généraliser au bénéfice de la sécurité des plus fragiles. Nous avons testé celui de la Ford Mondeo.

Un moment d'inattention au volant, un piéton distrait lui aussi (un sur deux utilise son smartphone en traversant la rue, selon une étude Ford) ou simplement pressé, et c'est l'accident. Dans la plupart des cas, le conducteur n'amorce même pas le moindre freinage. Ce scénario trop fréquent, la technologie peut aider à l'éviter. Selon une étude de terrain anglo-allemande, un système de détection autonome permet d'épargner un accident mortel sur cinq impliquant un piéton. De quoi justifier le déploiement d'un équipement capable de détecter la présence d'un piéton sur la trajectoire et de freiner automatiquement pour éviter ou minimiser les conséquences de l'impact. L'Euro-NCAP en mesure désormais l'efficacité

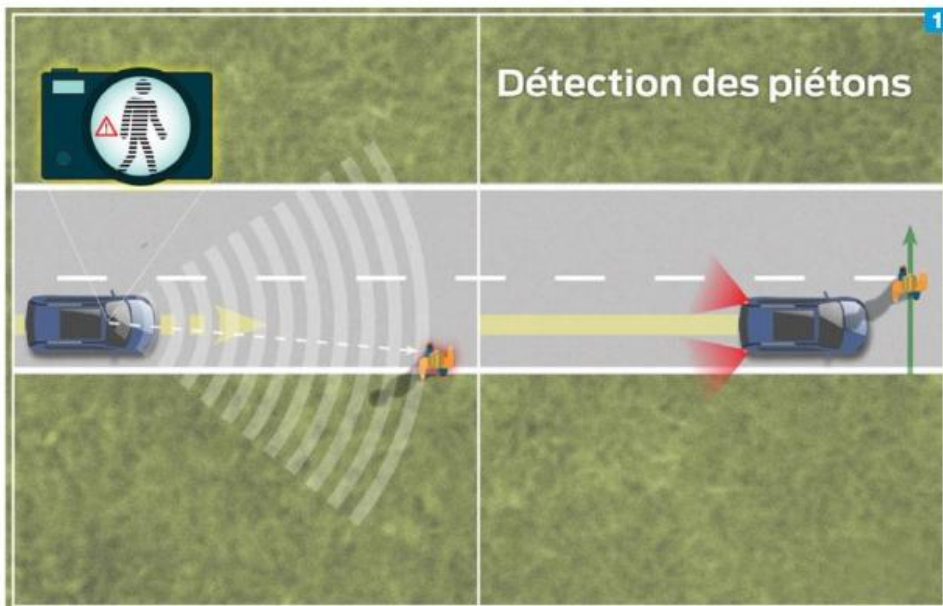
dans ses tests (voir encadré). Nous avons expérimenté l'un des systèmes commercialisés à bord d'une Ford Mondeo. Il s'agit d'une extension du système de freinage d'urgence en ville, Active City Stop. Il utilise les mêmes outils : une caméra et un radar. La première, placée en haut du pare-brise, reconnaît la silhouette d'un être humain. Qu'il s'agisse d'un enfant, d'un grand adulte ou d'un vieillard recroquevillé, ils sont détectés et comparés afin d'éviter toute erreur d'identification. 500 000 kilomètres de tests effectués sur trois continents ont permis de constituer cette base de données. Le second mesure la distance séparant le véhicule du piéton. Lorsqu'une situation de danger est détectée, une alerte sonore et visuelle (une rangée de LEDs rouges se reflé-

chit dans le pare-brise) est déclenchée pour faire réagir le conducteur. Les freins sont alors préparés à un freinage d'urgence par le rapprochement des plaquettes, des disques. Si le conducteur demeure sans réaction, la voiture prend l'initiative de freiner d'elle-même. L'efficacité de la décélération est toujours impressionnante pour celui qui roule délibérément à une trentaine de km/h vers un mannequin. Si le conducteur ne lâche pas le pied de l'accélérateur, le système se met en mode alarme, puis freine fermement jusqu'à l'arrêt de la voiture, à quelques mètres de notre piéton en carton. Au-delà d'une cinquantaine de km/h, le système ne parvient pas toujours à éviter l'impact, mais ses conséquences en sont minimisées. À noter : la puissance de freinage maximale est obtenue



Les nouveaux tests EuroNCAP

Adultes : la voiture roule à une vitesse comprise entre 20 et 60 km/h et un piéton surgit perpendiculairement à sa trajectoire à une vitesse correspondant à celle d'un jogger (8 km/h).
Enfants : la voiture roule à une vitesse comprise entre 20 et 60 km/h et un enfant surgit perpendiculairement à sa trajectoire, derrière une rangée de voitures garées, à une vitesse correspondant à celle d'un enfant qui court (5 km/h).



1 Le système Ford de détection des piétons surveille la route vers l'avant et déclenche une alerte, puis freine automatiquement pour éviter un choc sur un piéton. Il fonctionne grâce à une technologie très sophistiquée de caméra et de radar, capable de reconnaître la silhouette et les mouvements du corps humain.



nue par une action complémentaire sur la pédale, le système appliquant, de lui-même, une force limitée pour ne pas provoquer d'accident avec les véhicules suiveurs.

Le système proposé par Ford a cependant ses limites. Il est conçu pour fonctionner parfaitement de jour par temps clair, mais pas de nuit ou dans de mauvaises conditions météo. D'autres constructeurs, premium notamment, proposent des solutions de détection de nuit et même un système d'appel de phare localisé, qui éclaire spécifiquement les piétons détectés. Enfin, certains systèmes de détection des piétons ajoutent à la fonction freinage une manœuvre d'évitement pour réduire encore les risques d'impacts. ●

PAR N. VALÉANO

2 Le système analyse la silhouette du piéton, qu'il s'agisse d'un adulte, d'une personne âgée ou d'un enfant...

3 ... et peut décélérer et freiner automatiquement si le conducteur reste sans réaction.

Une combinaison stupéfiante



Grâce à la *Drug anatomy suit*, Ford a recréé les effets des drogues (cannabis, cocaïne, héroïne, LSD) au volant. On a testé cette étrange combinaison, dont la panoplie se compose de lunettes (qui troublent la vision et envoient des flashes), d'un casque audio (qui envoie des sons aléatoires et étranges), de protections de type roller, d'un lest de 4 kg autour d'une cheville et d'un système faisant vibrer un poignet.

Rien qu'en marchant, vous avez déjà du mal à filer droit et à passer une porte. Alors, à bord d'une voiture... On ne perçoit plus les distances et les obstacles semblent se jeter sur vous.



NOUVEAUTÉ

Audi mise sur l'électrique

Même si elle a présenté un concept h-tron quattro à hydrogène au salon de Detroit, en janvier, la marque aux anneaux se prépare à la production de modèles électriques à batterie. La fabrication du e-tron quattro, concept de SUV sportif 100% électrique, dévoilé au salon de Francfort 2015, débutera ainsi dans l'usine Audi de Bruxelles, à partir de 2018.



CITROËN

Deuche branchée

Cette 2 CV, qui répond au doux nom de Marguerite, n'est pas une Deuche comme les autres. Il s'agit de la première 2 CV électrique, dûment brevetée par le ministère de l'Écologie et développée avec le soutien de la marque Citroën. Imaginée par l'agence de voyages "4 roues sous un parapluie", qui propose des visites de Paris en 2 CV, elle sillonne désormais les rues de la capitale sans polluer, mais aussi sans le bruit caractéristique de la 2 pattes (ses concepteurs y travaillent...). Marguerite, qui porte le numéro 21 (la flotte compte 40 2 CV) peut rouler à 110 km/h et dispose de 80 km d'autonomie avec sa batterie lithium-ion de 8 kWh, logée dans le coffre. En service depuis le début de l'année, elle devrait, selon Florent Dargnies, créateur de l'entreprise, avoir bientôt des petites sœurs aussi vertes qu'elle.

CONCURRENCE

L'anti Prius de Hyundai

Les Coréens ont l'habitude d'emboîter le pas des Japonais, avec parfois plus de succès (téléphone, télévision, batteries...). Rien de surprenant donc à ce que Hyundai dévoile une concurrente de la Toyota Prius. La Ioniq propose, toutefois, plus de variantes que la nipponne, puisqu'elle sera commercialisée en versions hybride, hybride rechargeable et 100% électrique. En bon challenger, elle promet un rendement record, 141 ch (vs 139 ch sur la Prius 3 et 121 ch sur la Prius 4), une boîte à double embrayage pour éviter le fameux effet "Mobylette", une batterie lithium-ion polymère (vs Ni-mh) et un Cx de 0,24 (égalité). Sur les premières photos, la Ioniq apparaît plus sexy et plus haut de gamme que la Prius 4. La confrontation va faire des étincelles.

NIQ



VOITURE ÉLECTRIQUE

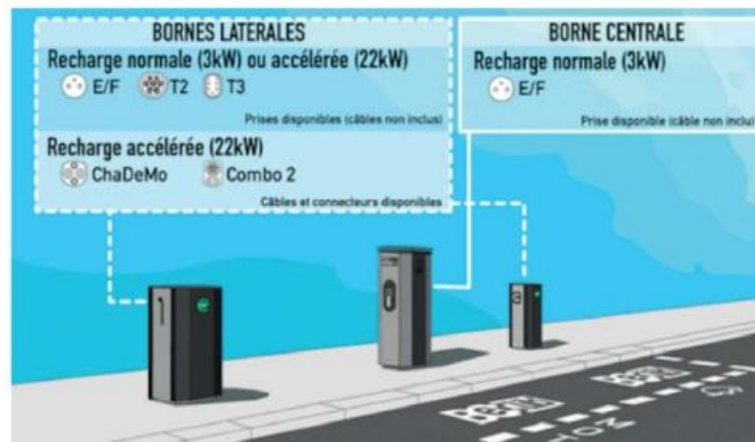
Renault leader

Le constructeur au losange est le numéro un des ventes de véhicules électriques en Europe, notamment grâce à la Zoe, qui s'octroie 19,2% de parts de marché (48,1% en France). Certes, le marché des VE 100% électrique reste encore confidentiel (0,61% des ventes de VP), mais il a crû de 47,8% l'an passé.



1 000

C'est le nombre de Tesla S livrées en France au 15 janvier 2016. Par ailleurs, le réseau de superchargeurs s'est étoffé. Il compte désormais 29 stations et 142 bornes.



RECHARGE

Paris dépasse les bornes

Paris poursuit son plan de développement des véhicules électriques avec le déploiement d'un nouveau réseau public de bornes de recharge. 180 points seront bientôt disponibles, avec des prix plus attractifs que le réseau Autolib' : gratuit la nuit, 0,25 € par quart d'heure en charge accélérée (22 kW). Présentées comme universelles, ces bornes disposent de prises de type 2, type 3, ChaDeMo, Combo 2 et 230 V domestique, permettant la recharge de n'importe quel VE. Seul regret : la charge rapide est impossible. C'est pourtant la solution la plus pertinente pour des installations en voirie.

COLLABORATION

Bientôt une super car électrique française ?

Et si PSA voulait ressusciter l'Exagon Furtive e-GT ? En marge du forum économique mondial de Davos, le groupe français vient de signer un accord avec le gouvernement québécois dans le but de créer une coentreprise pour développer des composants de véhicules électriques hautes performances. Elle regroupe Hydro-Québec (l'EDF locale), Exagon Motors (le constructeur de la Furtive e-GT et des buggys électriques de l'Andros) et PSA Peugeot-Citroën. Au total, 19,5 millions d'euros vont être investis pour industrialiser différentes solutions, sans doute dévoilées sous les traits d'un spectaculaire concept-car, lors du prochain salon de Genève, en mars.



COMBI VW

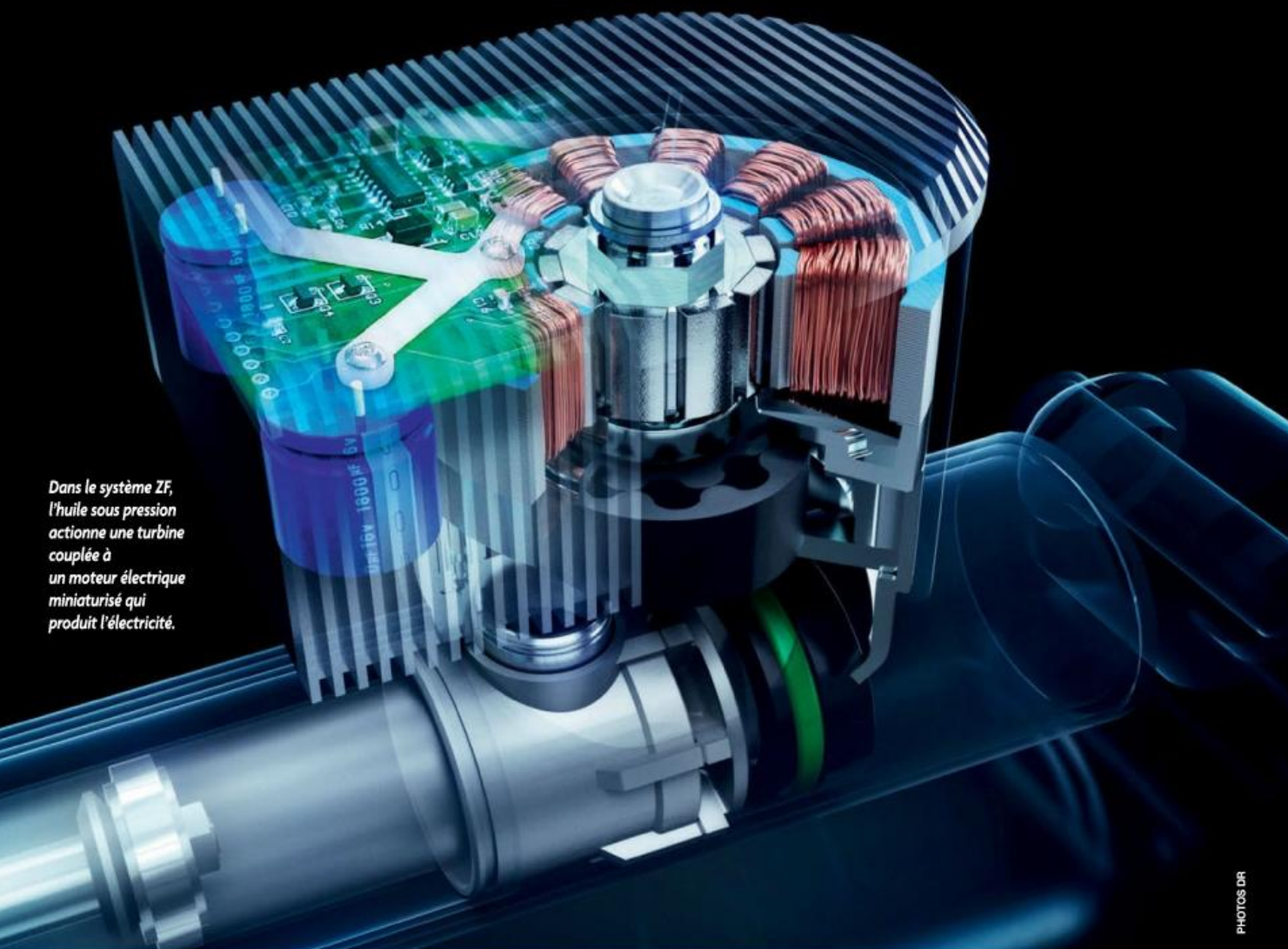
Icône disjonctée

Coqueluche des hippies et des surfeurs, le Volkswagen Combi fait son retour, mais en version électrique cette fois. Le Budd-e (buddy, un pote en américain), présenté au CES de Las Vegas, n'est qu'un concept, mais il trace la nouvelle orientation électrique de VW. Inaugurant la plateforme modulaire MEP (Modular Electric Platform), ce minivan reçoit deux moteurs électriques : 136 ch à l'avant, 170 ch à l'arrière. Le plus surprenant ? L'autonomie annoncée de 600 km, grâce à une batterie de 101 kWh, qui occupe tout le plancher, à la manière de la Tesla S.

Transformer les chaos de la route en électricité

L'idée, séduisante, passionne de nombreux chercheurs. Mais la transformation des oscillations de la suspension en énergie électrique est-elle aussi prometteuse qu'on l'imagine ?

Dans le système ZF, l'huile sous pression actionne une turbine couplée à un moteur électrique miniaturisé qui produit l'électricité.



La fonction principale d'un amortisseur est de freiner les oscillations de la suspension générées par les inégalités de la route. Pour y parvenir, il transforme l'énergie cinétique de ces mouvements en chaleur, grâce, le plus souvent, à de l'huile qui passe au travers d'orifices calibrés. Au lieu de laisser cette énergie se dissiper bêtement dans l'atmosphère, l'idée est de la récupérer et de la transformer en électricité. Les premiers brevets allant dans ce sens datent des années 1970, mais il a fallu attendre le XXI^e siècle pour que des projets industrialisables voient le jour. Aujourd'hui, deux technologies sont en lice.

LA VOIE ÉLECTROMAGNÉTIQUE

Son principe de base est de convertir le travail de la suspension directement en énergie électrique par induction. Pour cela, des bobinages sont logés à l'intérieur du corps d'amortisseur et une succession d'aimants permanents est portée par la tige d'amortisseur. Le déplacement axial relatif de la tige et des aimants dans les bobinages crée alors une tension électrique dans ces derniers. Le système permet, en outre, de faire varier les lois d'amortissement en temps réel et donc de disposer d'une suspension active améliorant

1 En 2009, trois étudiants du MIT ont mis au point la technologie hydraulique GenShock, impliquant un fluide, une turbine et un petit générateur. **2** La voie électromagnétique consiste à convertir le travail de la suspension en énergie électrique par induction.

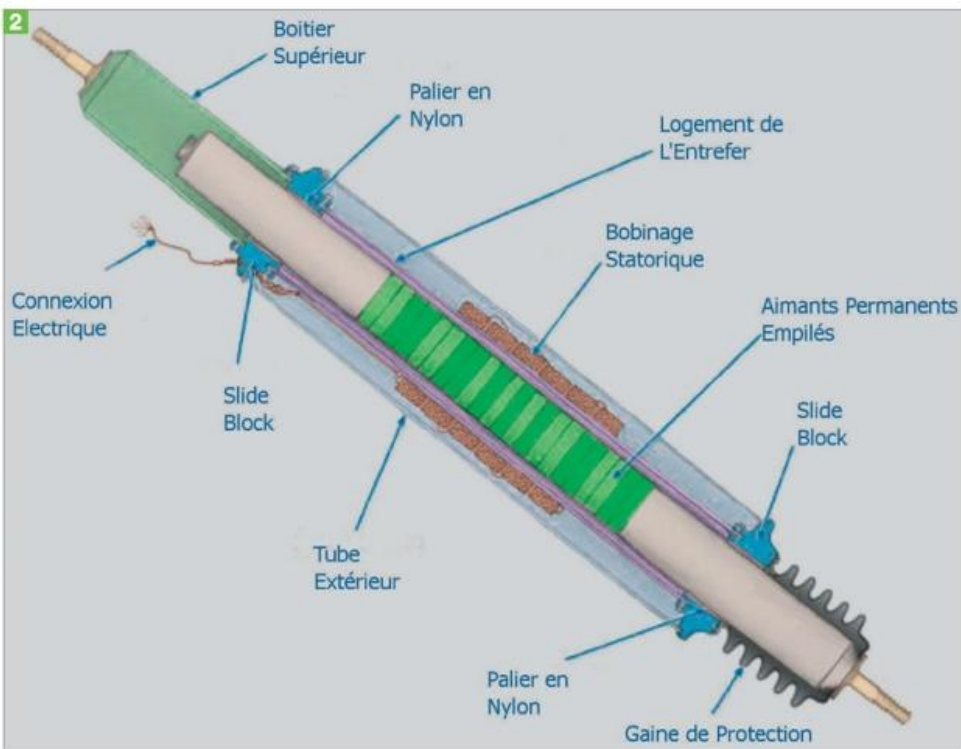
le confort et la stabilité du véhicule. Inconvénient : l'énergie électrique générée est faible, voire nulle, si le système fonctionne en mode actif. Il s'agit donc plutôt d'une alternative aux suspensions à amortissement variable à fluide magnéto-rhéologique que d'un vrai générateur, capable de remplacer l'alternateur de la voiture. Soben, une PME française a pourtant décidé de se lancer dans cette voie et devrait présenter un amortisseur à récupération d'énergie utilisant cette technologie à l'automne 2016.

LA VOIE HYDRAULIQUE

Là aussi, le principe de base est simple : il suffit, grâce au travail de la caisse, de faire circuler un fluide (l'huile de l'amortisseur) dans une turbine réversible. La turbine entraîne à son tour un petit générateur qui produit de l'électricité. En 2009, la première application fonctionnelle de cette technologie, mise au point par trois étudiants du MIT (Massachusetts Institute of Technology), avait fait naître de grands espoirs, au point de convaincre l'armée américaine d'en équiper ses Hummer pour générer de l'électricité à bord. L'invention, baptisée GenShock, promettait de fournir une puissance pouvant

atteindre jusqu'à 1 kW. Hélas, les résultats obtenus furent très éloignés des attentes. En effet, si on utilise les mouvements en compression et en détente pour générer de l'énergie électrique, il est aussi nécessaire de préserver un fonctionnement correct de l'amortissement dans chaque phase. Rappelons que la tenue de route est directement corrélée à la détente, et le confort à la compression. En clair, sur une route carrossable, on ne génère, au mieux, que quelques dizaines de watts. Pas suffisant pour remplacer un alternateur et encore moins pour recharger des batteries. Le beau rêve, pour les véhicules électriques, d'une autonomie accrue grâce aux amortisseurs à récupération d'énergie s'est envolé, mais l'idée n'a pas été abandonnée. L'équipementier allemand ZF a signé, l'an passé, un partenariat avec la société américaine Levant Power, qui détient GenShock, afin d'intégrer cette technologie à un futur amortisseur. Cette fois, plus question d'alimenter la voiture en électricité. Le GenShock permettra de disposer d'une vraie suspension active peu gourmande en énergie... au point qu'elle devrait presque s'auto-suffire. Affaire à suivre... ●

PAR J.-L. MOREAU



Hybridé, mais



TOYOTA RAV4 HYBRIDE

→ thermique + électrique, 197 ch, 42 000 €

pas débridé

Inventeur du SUV compact et de la motorisation hybride, Toyota tente le mariage des deux. Tient-il ses promesses ?





En lançant le RAV4, en 1994, le constructeur japonais a initié le segment des tout-chemin urbains. Depuis, beaucoup de concurrents ont coulé sous les ponts... Même son descendant direct n'a plus rien de commun avec le petit 4x4 fun (3,69 m) d'hier. Le pionnier s'est embourgeoisé et a changé de cible. Il tient désormais le rôle de voiture familiale. Un positionnement qu'il ne faut jamais perdre de vue, au risque d'être déçu. La quatrième génération, apparue en 2013, sert de base au modèle qui nous intéresse aujourd'hui. La plate-forme reste la même, mais le lifting (propre à toute la gamme) peut faire penser qu'il s'agit d'une nouvelle voiture, surtout de face. À bord, la finition progresse (mais Toyota partait de loin...) et

l'équipement est plus dans l'air du temps. La dernière génération du Toyota Safety Sense fait son apparition. Ce pack de sécurité comprend un système de freinage automatique capable de détecter un piéton, un régulateur de vitesse adaptatif, une lecture des panneaux de signalisation, une alerte de franchissement de ligne et une gestion automatique des feux de route. Pour le confort, l'écran multifonction du Touch & GO 2 a grandi (7 pouces). Un autre afficheur (4,2 pouces) prend place entre les compteurs et quatre caméras offrent une image à 360° des abords du véhicule pour faciliter les manœuvres. L'essentiel reste, cependant, l'adoption d'une mécanique hybride, qui devrait représenter la majorité des ventes en France.

SCHIZOPHRÈNE !

Sous le capot, rien de totalement nouveau, mais une adaptation du groupe motopropulseur déjà présent sur le Lexus NX 300 h. Il combine un moteur essence 2.5 à cycle Atkinson, à un ou deux moteurs électriques, suivant les versions (traction ou 4x4). Dans tous les cas, la puissance combinée culmine à 197 chevaux. De quoi faire passer le RAV4 hybride pour un SUV dynamique. Conduit en bon père de famille, le Toy est un régal, en ville notamment. Grâce à son insonorisation renforcée, il révèle une discrétion sans égale. C'est à peine si l'on ressent les transitions entre les différents modes, électrique et thermique. Il en va de même sur



TOYOTA RAV4

Données constructeur

Caractéristiques

HYBRIDE AWD LOUNGE
Version essayée: 42 000 €

Moteur thermique: 4-cyl., essence, 2 494 cm³	
Puissance (ch à tr/min)	152 à 5 700
Couple (Nm à tr/min)	206 à 4 400
Moteur électrique AV/AR: à aimant permanent	
Puissance AV/AR (ch)	143/68
Puissance totale (ch à tr/min):	197 à 5 700
Batterie	Ni-Mh 1,59 kWh
Coffre à 5/à 2 (l):	501/1 633
Poids (kg) (4x2)/(4x4)	1 625/1 690
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,61x1,85x1,68
Conso mixte (l/100 km)	4,9 (4x2)/5 (4x4)
Vitesse max (km/h)	180
0 à 100 km/h	8,3"

Note écologique

11,9/20

1 À bord, la qualité de fabrication est encore loin des standards allemands, mais la présentation est flatteuse et l'équipement complet, le GPS demeurant, toutefois, parfait. 2 Logée sous la banquette arrière, la batterie empiète peu sur le coffre, mais oblige à surélever le plancher. Sa capacité totale passe alors de 547 à 501 litres. 3 Conduit sur un filet de gaz, ce SUV est un pur bonheur. Une douceur aussi efficace en termes de consommation, puisqu'on peut aisément rester sous la barre des 7 l/100 km.



autoroute. À 130 km/h stabilisés, seul un léger sifflement aérodynamique perturbe la conversation des occupants. On avale d'autant plus facilement les longues distances que les suspensions se montrent confortables. Et en restant raisonnable, la consommation réelle oscille entre 6 et 7 l/100 km. Pas mal pour un engin de 1700 kg...

Hélas, le véhicule montre un tout autre visage si on a le pied lourd. S'il accélère fort et double aisément (80 à 120 km/h en 7 secondes), le RAV4 Hybride donne l'impression de mouliner lorsqu'on taquine la pédale de droite avec insistance. C'est le fameux effet "Mobyette", que ni le mode sport, ni les rapports de boîte fictifs commandés par

le levier de vitesses, ne peuvent atténuer. À ce désagrément, il faut ajouter la plainte des pneumatiques, qui digèrent mal l'abondance de couple sur le train avant en sortie de virage, même sur le sec. Du reste, la version 4x4 (+2 300 €) est beaucoup plus homogène et plus plaisante à conduire sur route sinueuse. Autant dire qu'au volant de cette hybride, la conduite dynamique est à proscrire. Dommage, car Toyota valorise la puissance de cette version pour justifier la différence de tarif (+3 000 €) avec le RAV4 D-4D. Les arguments du nouveau venu ? La douceur de fonctionnement, une moindre pollution, un entretien moins coûteux et la fiabilité supérieure de

la motorisation hybride. Vu ainsi, le tarif du RAV4 hybride 2WD Dynamique (33 400 €) ou de la version AWD Lounge (42 000 €) paraît plus raisonnable. ●

PAR J.-L. MOREAU, PHOTOS DR

auto NOTRE VERDICT

La conduite du premier SUV hybride est une expérience agréable si l'on se comporte en bon père de famille. C'est une déception lorsqu'on roule comme un... journaliste. Quoi qu'il en soit, il constitue un choix plus raisonnable que son homologue diesel.

HYUNDAI IX35 FUEL CELL

→ électrique, 100 KW (136 ch), à partir de 66 000 €

Le changement,



Toyota ayant décidé de ne pas commercialiser la Mirai dans l'Hexagone, le SUV coréen ix35 Fuel Cell est aujourd'hui le seul choix possible pour ceux qui veulent rouler avec le "carburant du futur". De quoi se poser pas mal de questions. Et d'abord, comment les Coréens ont-ils réussi à devancer les Japonais, les Allemands et les Américains ? Pour le comprendre, il suffit de regarder

la marque de votre téléviseur ou de votre smartphone... En matière de high-tech, la Corée du Sud n'a de leçon à recevoir de personne. D'ailleurs, c'est sans doute la caractéristique la plus marquante de l'industrie automobile coréenne : elle produit pratiquement 100 % des composants de ses voitures. Si les Allemands, les Américains ou même les Japonais se sont alliés à des sociétés spécialisées dans

les piles à combustible, au démarrage de leurs programmes de recherche, les Coréens... sont partis de zéro, avec l'idée de développer leur propre technologie. Le docteur Sae Hoon Kim, responsable du programme chez Hyundai, le confesse : "En 2000, pour devenir riche, il suffisait de suivre les prototypes équipés de nos premières piles à combustible tant ils rejetaient de platine à l'échappement !

c'est maintenant?

Il y a quinze ans, on nous avait promis la révolution hydrogène. Ça y est, la date fatidique est arrivée... mais il n'y a aujourd'hui qu'un seul véhicule particulier à pile à combustible vendu en France et une seule station pour faire le plein !



Aujourd'hui, ce problème est résolu et je suis fier de constater que notre dernière pile à combustible est dix fois plus puissante et dix fois moins chère que celle développée par la NASA pour les missions Apollo."

CHASSE AUX COÛTS

La pile à combustible, montée dans le ix35, n'a donc rien à envier aux produc-

tions Toyota ou Honda. Elle innove en utilisant des séparateurs métalliques à la place de ceux en graphite, difficiles et chers à fabriquer. Sa conception modulaire simplifiée permet également de faire considérablement baisser son prix. Le chiffre est secret, mais son coût serait de 50 €/kW, l'équivalent de celui d'un moteur thermique ! Autre originalité : la pile à combustible Hyundai travaille

à pression ambiante (1 bar). Elle n'a donc pas besoin d'un compresseur d'air générant le sifflement désagréable entendu à bord des autres voitures dotées d'une PAC. Malgré cela, son volume et son poids ne sont pas plus importants que ceux de ses concurrentes et elle développe une puissance comparable (100 kW, soit 136 ch). Elle est épaulée par une batterie lithium-ion polymère



Plutôt agréable à conduire, le ix35 se révèle surtout étonnamment silencieux.



Caractéristiques

HYUNDAI ix35 FUEL CELL

Version essayée : 66 000 €

Moteur électrique : asynchrone	
Transmission : réducteur (2,893)	
Puissance (KW/h)	100 (136 ch)
Couple (Nm à tr/min)	300
Poids (kg)	1 846
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,41x1,82x1,65
Batterie	pile à combustible + li-ion polymère (24 kW)
Réservoir (Kg)	5,64 (700 bars)
Conso mixte (l/100 km)	0,95
Vitesse maxi (km/h)	160
0 à 100 km/h	12"5



de 24 kW, fournie par LG Chem. Là aussi, c'est le coût, en baisse constante, de cette technologie d'accumulateurs qui a dicté ce choix.

Dans cette approche globale du plus faible coût, Hyundai a également choisi un type de moteur différent de celui de ses rivaux. Le moteur synchrone à aimant permanent est, ici, remplacé par un moteur asynchrone, moins cher à fabriquer. Il développe 100 kW pour 300 Nm de couple. Ce qui permet à la voiture d'atteindre 160 km/h. Pour le stockage de l'hydrogène, les Coréens ont retenu l'option 700 bars, considérée comme le standard international pour l'automobile... à part en France (!). Les 5,6 kg d'hydrogène embarqués dans deux réservoirs en composite autorisent 600 km d'autonomie théorique.

GOÛT RÉTRO ET COUP... DE BAMBOU

Voilà pour la technologie, plutôt séduisante. L'usage se révèle, hélas, moins enthousiasmant. En premier lieu, parce que le ix35 est un vieux modèle, désormais remplacé par le Tucson dans la gamme Hyundai. Son look date donc un peu et l'aspect des matériaux de la planche de bord n'est pas très flatteur. C'est triste et vieillot. Dommage pour un engin censé symboliser le futur. Le bon côté des choses, c'est qu'on y trouve facilement ses marques. Contact... aucun

bruit. Pas même le petit "bzzzzz" de la Toyota Mirai lorsque la PAC s'éveille, après quelques dizaines de secondes de préchauffage. Le silence est tel qu'on peut presque distinguer le plic-plic de l'eau qui goûte à l'échappement, le seul résidu de la réaction chimique, entre l'hydrogène et l'oxygène de l'air, produisant l'électricité. Cependant, ne cherchez pas à la boire, vous finiriez sur la cuvette des toilettes...

Si la chaîne de traction se révèle aussi silencieuse que celle d'un véhicule électrique à batterie, la sensation de poussée est moindre. La faute au moteur asynchrone, dont le couple n'est pas totalement disponible au démarrage, et au poids conséquent de la bête (1850 kg). Rassurez-vous, c'est largement suffisant pour circuler en ville et laisser les voitures thermiques sur place au feu rouge car, ici, il n'y a ni vitesse, ni embrayage. Dès qu'on écrase l'accélérateur, la réponse de la pile à combustible est quasi immédiate. Si la mécanique est douce et réactive, on aurait aimé le même moelleux au niveau des suspensions. Elles sont fermes et réagissent sèchement sur les irrégularités. Dans ce domaine, la Mirai lui est bien supérieure.

Dernier point critique : le budget. Même en faisant abstraction du mode de production de l'hydrogène (voir page 90), un véhicule à pile à combus-

1 Grâce à ses 2 réservoirs à hydrogène, le ix35 atteint une autonomie théorique de 600 km. **2** Combiné à un moteur asynchrone de 100 kW et une batterie lithium-ion polymère de 24 kW, la PAC permet à la voiture d'atteindre 160 km/h.

tible est, actuellement, loin d'être rentable. Certes, c'est le moins cher des véhicules à hydrogène, mais le Hyundai ix35 FC coûte quand même 66 000 € TTC (6 300 € de bonus à déduire). Son coût kilométrique est aussi très supérieur à celui d'un véhicule électrique à batterie. Avec 1 kg d'hydrogène vendu 10 € à Paris, l'usage du ix35 FC revient à 10 €/100 km, selon les chiffres normalisés, quand une Tesla S, autrement plus performante, parcourt 100 km avec 2,7 € d'électricité. Mais avec la Hyundai, il suffit de s'arrêter quelques minutes pour faire le plein... À condition de trouver une station ! ●

PAR J.-L. MOREAU, PHOTOS DR

NOTRE VERDICT

Avec zéro émission de CO₂, 500 km d'autonomie et la possibilité de faire le plein en 5 minutes, le ix35 Fuel Cell semble, sur le papier, mieux armé que les véhicules électriques à batteries. Dans la pratique, c'est un peu différent. S'il est presque aussi agréable à conduire, il se montre moins performant et beaucoup plus cher à l'achat et à l'usage... sans compter un réseau de distribution d'hydrogène encore embryonnaire en France.



En grande pompe...

Il aura fallu attendre la COP 21 pour que la première station d'hydrogène grand public soit ouverte en France. Certains objecteront qu'il existe déjà des pompes à Saint-Lô, Dole ou Luxeuil, mais elles ne délivrent de l'hydrogène qu'à 350 bars de pression pour alimenter les prolongateurs d'autonomie à PAC, mis au point par la société française Symbio F Cell pour le Renault Kangoo électrique... Une exception française (encore une). La pompe installée Cours Albert 1^{er} à Paris, sur le parking du pont de l'Alma, fournit, elle, 700 bars de pression comme le réclament les derniers modèles. C'est une petite station alimentée par des bonbonnes d'hydrogène de 200 bars, qu'il faut

donc comprimer à nouveau pour faire le plein du ix35 FC. Nous avons effectué l'opération. Elle est très simple. Il suffit de contacter au préalable Air Liquide, installateur du site, pour obtenir un code permettant la délivrance du carburant. La recharge s'apparente ensuite à celle d'un plein de GNV. Elle nous a pris exactement 4 minutes pour la moitié du plein de notre Hyundai d'essai. Le coût est de 10 €/kg, ce qui est sans doute bien en-deçà du prix de revient. Pour l'instant, l'idée est d'assurer la promotion de l'hydrogène carburant et non d'en faire un commerce, même si les 5 taxis de la STEP (voir encadré) viennent régulièrement s'y approvisionner. L'installation est d'ailleurs provisoire. Elle restera en service six mois, en attendant l'ouverture de deux stations permanentes en région parisienne.

Taxis Hype : l'hydrogène pour tous

Si vous habitez la capitale, nul besoin de dépenser 66 000 € pour rouler en voiture à hydrogène. Une nouvelle compagnie de taxis, la STEP (société du taxi électrique parisien) vient, en effet, de lancer le service Hype, assuré par cinq Hyundai ix35 FC, depuis le 8 décembre 2015. La flotte va s'étoffer, avec un objectif de 70 véhicules avant fin 2016 et quelques centaines par la suite. Une vraie originalité car, à l'étranger, les compagnies de taxis s'orientent plutôt vers la solution du véhicule électrique à batterie.

Pourquoi ce choix ?

"Nous nous sommes rendus compte qu'il était plus compliqué de mettre en œuvre une flotte de taxis électriques à batterie que de véhicules à hydrogène, reconnaît Mathieu Gardies, président de STEP, car, même avec une borne de charge rapide, on récupère au mieux 100 km d'autonomie en une demi-heure, alors qu'un plein d'hydrogène ne prend que 5 minutes et permet de parcourir 500 km".

Sauf que les stations d'hydrogène sont inexistantes en France...

"C'est vrai pour l'instant, mais notre partenariat avec Air Liquide nous a permis d'installer une

station à proximité du garage des taxis".

Comment réagissent les chauffeurs et clients de ces taxis pas comme les autres ?

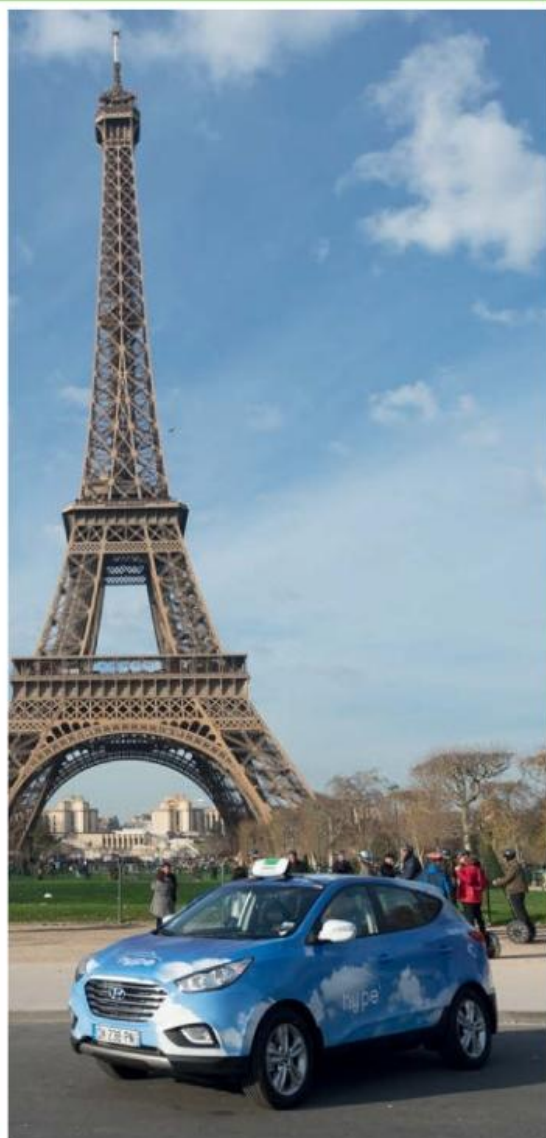
"Les chauffeurs sont ravis, car on a tout le confort de la motorisation électrique sans le souci de la recharge. Quant aux clients, ils sont de deux types : ceux qui montent à bord par curiosité en sachant que c'est un taxi à hydrogène. Et ceux qui prennent la voiture par hasard, se rendent compte que c'est agréable et posent ensuite plein de questions aux chauffeurs, qui sont toujours fiers d'expliquer les particularités de leur véhicule".

Est-ce rentable ?

"Honnêtement, pas pour le moment. C'est, pour l'instant, plus cher à l'achat et à l'usage qu'un véhicule thermique ou hybride. Du coup, nos taxis tournent tout le temps, avec deux chauffeurs par jour, 7 jours sur 7".

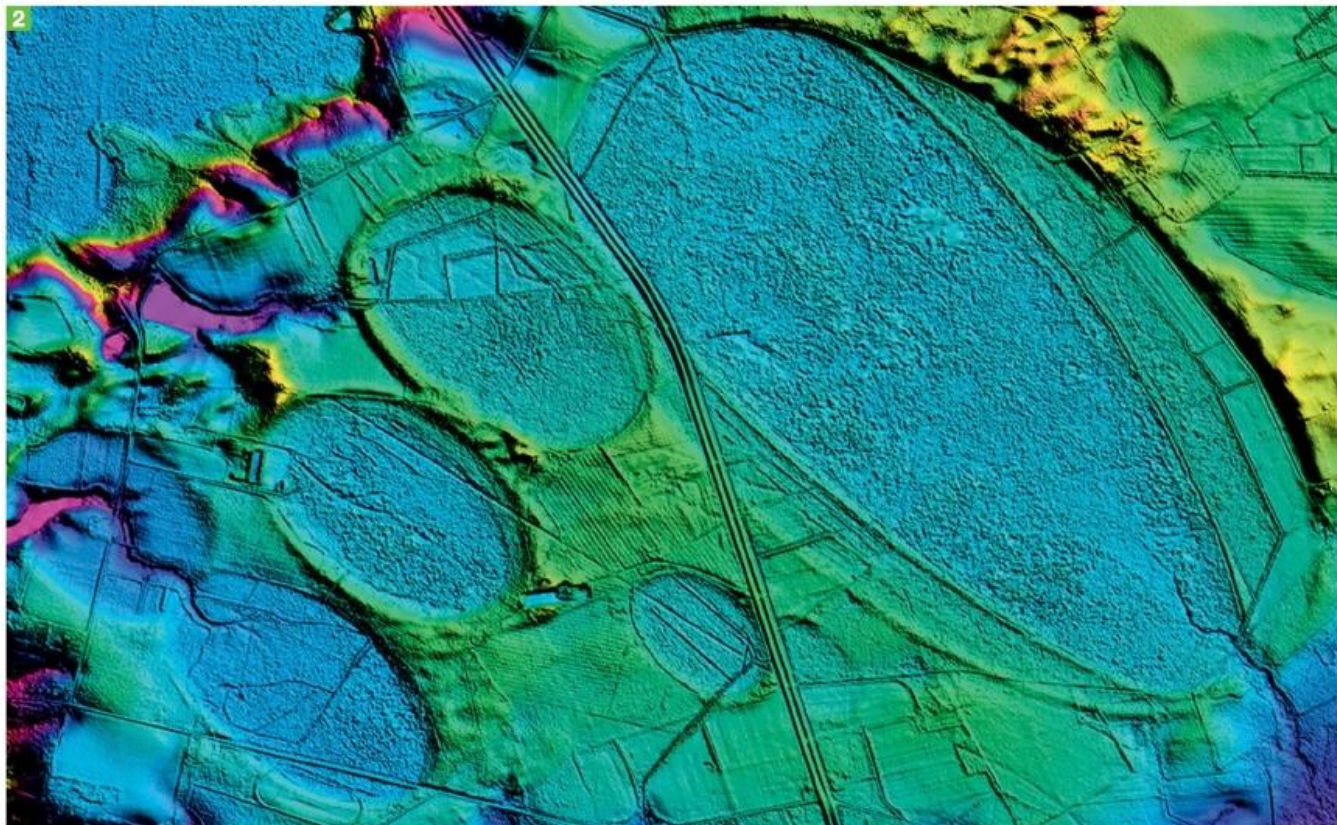
N'utiliserez-vous que des Hyundai ?

"Hyundai est le premier constructeur à commercialiser un véhicule électrique à pile à combustible en France. Ce qui explique notre choix, mais nous espérons convaincre Toyota et Honda d'importer leur véhicule. Hype espère amorcer la pompe de l'hydrogène en France !"



L'hydrogène naturel existe !

Propre, renouvelable et inépuisable, l'hydrogène est considéré comme un vecteur énergétique dont la production coûte cher ou pollue beaucoup. Sauf qu'un scientifique français affirme l'existence de nombreuses sources d'hydrogène naturel. Une découverte qui risque de bouleverser le monde...



Connu depuis deux siècles, l'hydrogène présente l'immense avantage de ne dégager aucune pollution lors de son utilisation comme carburant. Problème : aujourd'hui, sa production se fait par vapo-reformage d'hydrocarbures, un moyen économique mais peu écologique, ou par électrolyse de l'eau, une voie plus vertueuse mais chère, et grande consommatrice d'électricité. Demain, l'exploitation de gisements d'hydrogène naturel pourrait complètement changer la donne, comme l'explique le géochimiste Alain Prinzhofer.

Quand a-t-on découvert l'existence d'hydrogène naturel ?

Cela a vraiment commencé en 2010, grâce à Google Earth, avec la découverte, en Russie, de dépressions circulaires dans le sol, émettrices d'hydrogène.

Comment explique-t-on ce processus naturel de fabrication d'hydrogène ?

Sans certitude, on imagine que l'hydrogène provient d'une réaction chimique : la réduction de l'eau grâce au fer ferreux (Fe 2+). Pour que la réduction se produise, il faut de la chaleur et de l'eau qui contienne le Fe 2+ en solution. Ce qui est très courant géologiquement parlant.

Les quantités générées sont-elles importantes ?

Oui. La terre est un gigantesque

réacteur chimique. À 3 ou 4 kilomètres de profondeur, elle génère de grandes quantités d'hydrogène, qui s'échappe quasi instantanément du sol et se transforme à nouveau en eau lorsqu'il est libéré dans l'atmosphère. En Russie, nous avons mesuré que chaque dépression diffuse une quantité d'hydrogène correspondant à la consommation énergétique de 3 000 à 5 000 familles françaises. Et il y en a des centaines !

Comment repérer les éventuelles "sources" et les exploiter ?

Il y a d'abord les dépressions circulaires, comme celles que l'on trouve au sud de Moscou, et qui sont nombreuses un peu partout dans le monde. Des failles géologiques peuvent également être des sources potentielles. Il est bien sûr illusoire de vouloir mettre un grand entonnoir sur les sites de diffusion. En revanche, lorsqu'il remonte dans le sol, l'hydrogène peut être freiné par divers éléments géologiques et former des poches, un peu comme un bouchon dans la circulation automobile. Il est alors facile de le capter en effectuant un simple forage à quelques centaines de mètres de profondeur. Le pays le plus avancé en la matière est le Mali, qui exploite déjà industriellement, à petite échelle, un gisement d'hydrogène pour alimenter en électricité la ville voisine.

1 Dans les "piscines bleues" du Sultanat d'Oman, les émanations d'hydrogène forment des bulles dans l'eau.

2 Des dépressions émettrices d'hydrogène en Caroline du Nord (États-Unis) ont été mises en évidence par un laser (lidar).

Y a-t-il des gisements en France ?

Il est difficile de trouver des dépressions dans notre pays car l'agriculture, les villes et les routes les ont fait disparaître. En revanche, nous avons mesuré des émissions d'hydrogène sur une faille géologique dans le Cotentin. Il y a donc un potentiel, mais l'hydrogène naturel risque d'entrer en concurrence avec les projets de transformation des surplus d'électricité nucléaire en hydrogène...

Est-ce vraiment une source d'énergie renouvelable et inépuisable ?

L'hydrogène natif se trouve coincé quelque part dans les grands cycles de l'eau sur terre. En le récupérant et en le brûlant, on va le transformer en eau, sa destination naturelle. Une intervention serait donc transparente et peut se répéter à l'infini. Il se forme aussi très vite et disparaît rapidement. Ce qui confirme son caractère renouvelable.

Peut-il, à terme, remplacer le pétrole ?

Pas à courte échéance. Il faudra quelques années de recherche et de développement des lieux de forage, en cas de succès. Il faut donc compter 50 ans pour que l'hydrogène soit prédominant. Mais si c'est positif, cela changera le monde ! ●

PROPOS RECUEILLIS PAR J.-L. MOREAU



Baisses d'impôts : les automobilistes "cocus" ?

Le gouvernement l'a promis : 2016 sera l'année des baisses d'impôts. Mais pas pour tout le monde. Une fois encore, les automobilistes seront les dindons de la farce.

En bons automobilistes naïfs que nous sommes, nous pensions que la nouvelle année allait alléger notre fardeau fiscal. Nous avions même cru que les taxes sur l'essence baisseraient enfin grâce au rééquilibrage annoncé entre les fiscalités de l'essence et du diesel : baisse de un centime de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) pour le premier, et hausse de un centime pour le second (en sachant que plus de 80 % du carburant consommé en France concernent le gasoil !). Mais c'était sans compter sur la roubardise de ceux qui nous gouvernent... Au 1^{er} janvier, la TICPE sur le SP95/SP98 a, effectivement, baissé de 1 ct €/l HT

et celle du gazole augmenté de 1 ct €/l HT, comme promis... Sauf que ces deux carburants ont également supporté une augmentation de la taxe carbone (contribution climat énergie) de respectivement 1,7 ct €/l HT et 2 cts €/l HT. Prétextant un geste "écologique", l'État a même consenti un allègement supplémentaire de la TICPE sur le SP95 E10 de 1 ct €/l HT. Un cadeau financé par une hausse équivalente de 1 ct €/l HT sur le SP95/SP98. Vous suivez ? Au final, le gasoil augmente de 3,6 cts €/l TTC, le SP95/SP98, de 2,04 cts €/l TTC et seul le SP95 E10 baisse de 0,36 ct €/l TTC... Sachant que nous consommons, chaque année, en France, quelque 40 800 000 000 de litres de gazole,

6 557 600 000 de litres de SP95/SP98 et 2 810 400 000 de litres de SP95 E10, cela équivaut, d'un côté, à une recette supplémentaire pour l'État de 1 601 775 040 € et de l'autre, à un manque à gagner de 10 117 440 €. Au global, la hausse d'impôts pour les automobilistes en 2016 est de 15 916 576 000 €... rien que sur le carburant ! Aucun responsable politique n'en parle. C'est d'autant plus rageant que nos dirigeants oublient de préciser que ces taxes colossales (l'automobile représente la quatrième rentrée fiscale de l'État) financent largement les infrastructures et le fonctionnement des transports en commun. ●

PAR J.-L. MOREAU

Abonnez-vous vite!

Et recevez LA TROUSSE DE DEPANNAGE

Ce kit indispensable à toutes les voitures se compose:

- ✓ d'une paire de câbles de démarrage,
- ✓ 1 paire de gants,
- ✓ 1 clé à molette,
- ✓ 1 pince,
- ✓ 1 testeur de pression des pneus,
- ✓ 1 couteur,
- ✓ 1 tournevis multi embouts (15 embouts),
- ✓ 1 tournevis testeur,
- ✓ 1 lampe torche,
- ✓ 1 ruban adhésif.

Tous ces accessoires sont rangés dans une trousse en forme de triangle de signalisation.



Plus de
34€
d'économie



1 AN
10 numéros
(dont 1 double)

(valeur 39€)



**LA TROUSSE
DE DÉPANNAGE**

(valeur 25€)

Pour vous

29,90€
Seulement!

au lieu de 64€*

BULLETIN D'ABONNEMENT

Merci de retourner ce bulletin sous enveloppe non affranchie avec votre règlement à :
AUTO MOTO - LIBRE RÉPONSE 79140 - 59789 LILLE CEDEX 09 - Connectez-vous à : automotoabo.com

Oui, je profite de cette offre exceptionnelle et m'abonne à Auto Moto pour :

► Je complète mes coordonnées personnelles :



- **Offre simple** : 1 an 10 n° dont un double (valeur 39€)
+ la trousse de dépannage (25€) pour **29,90€ seulement** au lieu de 64€,
soit plus de 34€ d'économie !
- **Offre passion** : 1 an 10 n° dont un double (valeur 39€)
+ 2 hors-séries (valeur 11,50€) pour **29,90€ seulement** au lieu de 50,50€,
soit 20,60€ d'économie !

► Je vous adresse mon règlement par :

☐ Chèque bancaire, ou postal à l'ordre d'Auto Moto.

N°

AMN047B

Expire Fin :

Date et signature obligatoires

☐ Mme ☐ Mr Nom

Prénom

N°/Voie

Code postal Ville

Votre date de naissance

N° Tel

E-mail

MLP ☐ J'accepte de recevoir par e-mail des offres promotionnelles de la part des partenaires d'Auto Moto

Offre valable 2 mois et dans la limite des stocks disponibles, réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine.
* Vous pouvez acquiescer séparément chaque numéro d'Auto Moto au tarif de 3,90 €, les hors-séries aux prix de 5,50 € et 6 €, la trousse de dépannage au prix de 25€. Après enregistrement de votre règlement, vous recevrez sous 4 semaines environ votre 1er numéro d'Auto Moto, et sous 4 à 6 semaines environ, par pli séparé, votre trousse de dépannage. Si vous n'êtes pas satisfait de votre abonnement, nous vous rembourserons les numéros restant à servir sur simple demande écrite. Informatique et libertés : le droit d'accès et de rectification des données concernant les abonnés peut s'exercer auprès du Service Abonnements. Sauf opposition formulée par écrit, les données peuvent être communiquées à des organismes extérieurs. Service Abonnements : 02 20 77 89 11 (24h/24) - Service Clientèle : 02 20 77 89 12 (9h-18h) - 16 rue du Commerce - 59789 Lille Cedex 09

Sous bonne

Propriétaire : Dave Deliau, 43 ans,
marié, 2 enfants
Profession : gérant de société
Version possédée et année modèle :
Escort Cosworth Motorsport
(décembre 1992)
Kilométrage lors de l'achat : 32 850 km
Kilométrage parcouru : 1500 km !
Date et prix d'achat : octobre 2014, 30 000 €

Il aime

- Fascination pour Cosworth
- Rareté de cette version Motorsport
- Sensations de conduite
- Ambiance rallye
- Esprit club des amateurs de Cosworth

Il aime moins

- Peu utilisable au quotidien
- Connaissances techniques requises
- Disponibilité des pièces

Nos remerciements à Philippe Thomas, président du Club Ford Cosworth,
et à M. et Mme Troisi pour leur accueil au Château de Tannois.

Escort

Héritière d'une époque révolue, cette ancêtre de la Focus RS délivre des sensations de bête de rallye dans le bruit et la fureur. À dénicher au plus vite, avant que sa cote ne s'envole...



FORD ESCORT COSWORTH

➔ (1992-1996) à partir de 17 000 €*

(pour une version d'origine recommandable)

“D epuis l'adolescence, les modèles Cosworth me fascinent. À 19 ans, en 1992, je fantasmais sur l'Escort Cosworth. Elle venait d'être élue sportive de l'année par le magazine *Échappement*. La mienne appartenait à un certain Monsieur Français, organisateur de rallyes dans la Meuse, la région où je vis. Elle servait d'ouvreuse et je la voyais régulièrement évoluer sur nos belles spéciales. Pendant plus de dix ans, j'ai tanné son propriétaire pour qu'il me la cède. Mais je n'étais pas seul sur le coup... Finalement, je fus l'heureux élu. Elle n'avait que 32 850 km au compteur, et en plus, c'était une version très rare, baptisée Motorsport, qui était dotée, en série, du double aileron arrière. Dépouillée à l'extrême, en vue d'une participation à la compétition, elle ne dispose ni de clim', ni de lève-vitres électriques. Son seul luxe : les sièges Recaro. Plus étonnante, sa “poche à eau” souple, logée dans le coffre... qui sert à vaporiser l'échangeur du turbo pour le refroidir ! Un brin maniaque, je me suis amusé à reproduire, à l'identique, les plaques d'immatriculation de la version qui faisait la couverture du magazine *Échappement*, en 1992, et je l'ai chaussée en Pirelli PZéro d'époque. J'ai, bien sûr, un autre jeu de jantes montées en pneus neufs, pour le quotidien. Je m'en sers rarement, principalement pour me rendre aux rassemblements des membres du club Cosworth, où il règne une ambiance très conviviale. Au-delà de son comportement ultra efficace, avec ses quatre roues motrices, j'adore le coup de pied aux fesses délivré par son gros turbo, aux alentours de 4 000 tr/mn. J'aime aussi l'ambiance intérieure, typée rallye. C'est bien simple, je suis conquis et si j'avais encore 30 000 € à dépenser, ce n'est pas une Porsche que j'achèterais...” ●

PROPOS RECUEILLIS PAR N. BRIOUZE

PHOTOS J. PEYROU

Prime d'assurance : 600 €/an
en tous risques collection
avec bonus de 0,50.

Coût d'entretien : = 150 €/an





RETROUVEZ L'ESSAI DE LA FORD FOCUS RS PAGE 32



L'avis de la rédaction

Force est de reconnaître que reprendre le volant d'une automobile du siècle dernier procure toujours un immense plaisir. Surtout lorsqu'il s'agit d'une représentante de feu les Groupes A et B de rallye, des modèles de série, avant tout développés en vue de leur homologation en compétition. Si nous avons gardé un souvenir ému de cette Escort, notre préférence allait à la Sierra Cosworth x4. Étroitement dérivée de sa grande sœur, la star du jour se révèle plus efficace et donc moins joueuse. Très marqué, l'effet turbo intervient de manière brutale vers 4000 tr/mn. Cela participe au plaisir de conduite, tout en exigeant un vrai sens de l'anticipation. Sa motricité n'a rien à envier à celle des sportives d'aujourd'hui. Idem pour les performances : ébouriffantes dans les années 1990, avec un 1000 mètres D.A. abattu en à peine plus de 26 secondes ! Reste à composer avec une direction non assistée, un embrayage viril, une commande de boîte rétive... et à assumer la pelle à tarte faisant office de double aileron arrière !

FIABILITÉ ★★★★★

L'Escort Cosworth exige un entretien très suivi, notamment côté moteurs. Dans tous les cas, une grosse révision s'impose aux alentours des 100 000 km. Attention : la plupart des pièces de cette *youngtimer* sont devenues difficiles, voire impossibles, à trouver, en particulier celles concernant la carrosserie.*

Problèmes rencontrés :

Moteur : ralenti irrégulier (problème d'injection, de pompe à essence ou de régulateur de pression) ; joint de culasse parfois HS ; fuite au niveau des joints et des guides de soupapes ; pression d'huile à vérifier.

Turbo : mauvaise étanchéité des durits de dépression ou jeu du turbo sur son axe.

Trains roulants-transmission : pont bruyant ; bagues des trains avant et arrière et/ou supports moteur fatigués.

Carrosserie : corrosion possible sur l'aile arrière droite, au niveau de la goulotte de réservoir, du longeron arrière gauche, des passages de roues et des bas de caisse, sous les extensions en plastique.

Habitacle : usure des bourrelets latéraux des sièges Recaro ; défaillances de l'éclairage du tableau de bord.

* Source *Youngtimers*.

EXEMPLES DE PETITES ANNONCES

Escort Cosworth	1993	108 000 km	17 500 €
Escort Cosworth	1993	110 000 km	19 000 €
Escort Cosworth	1995	130 000 km	20 000 €

HISTORIQUE

MAI 1992

Commercialisation en deux finitions, Motorsport et Luxe.

FIN 1994

Nouvelle injection "maison" et adoption d'un turbo Garrett T25, plus petit, avec une puissance portée à 227 ch.

JANVIER 1996

Arrêt de la production, après 7145 exemplaires fabriqués.

Données constructeur

Caractéristiques

Moteur	4-cylindres en ligne, longitudinal AV, 16 soupapes, injection essence, 1994 cm³
Transmission	intégrale permanente (système Ferguson), mécanique 5 vitesses
Puissance (ch à tr/min)	220 à 6250
Couple (Nm à tr/min)	290 à 3500
Vitesse maxi (km/h)	232
0 à 100 km/h/1 000 DA	6"1/26"3
Conso. moyenne (l/100 km)	10,1
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,21x1,73x1,40
Réservoir (l)	65
Coffre	267

Dix opportunités à moins de 3 000 €

Citadine, petite, compacte, familiale ou même monospace, il est possible de dénicher une occasion encore vaillante, et pas trop kilométrée, pour le prix d'un scooter 125 neuf. Suivez le guide.



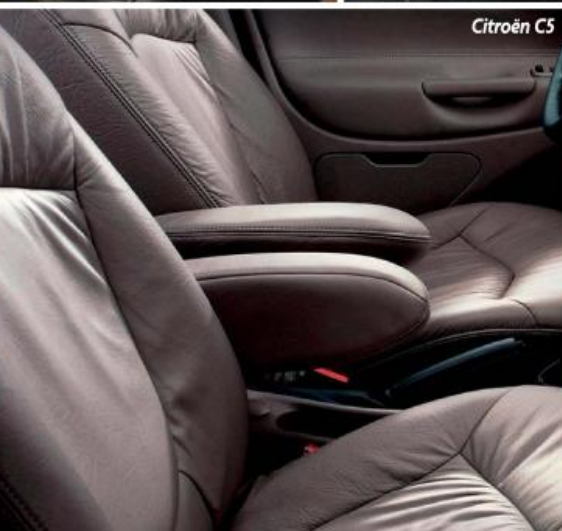
Ford Mondeo



Renault Espace



Smart Fortwo



Citroën C5



Peugeot 307 SW



SMART

À NOTER Pour un tarif à peine plus élevé, on peut choisir une version Cabrio qui, à défaut d'être un véritable cabriolet, permet de profiter du soleil grâce à son toit escamotable électriquement.

ON AIME

- La Smart de première génération demeure sans concurrente, à l'exception de la "grosse" Toyota iQ, qui frise les 3 mètres de long !
- Son gabarit riquiqui – 2,50 m seulement – et sa maniabilité exceptionnelle en font la reine incontestée de la ville, où elle se gare dans un trou de souris, au besoin, perpen-

diculairement au trottoir.

- Son agrément de conduite est correct et son ergonomie aboutie.
- Dans cette version 61 ch, son sobre 3-cylindres essence de 700 cm³, exclusivement associé à une transmission robotisée, lui procure des performances largement suffisantes en milieu urbain.
- Sécurité passive préservée.

ON AIME MOINS

- Son amortissement de kart sacrifie le confort, en partie compensé par de très bons sièges.
- Sa transmission robotisée est d'une lenteur exaspérante.
- Sa direction est lourde lorsqu'elle n'est pas pourvue d'assistance.
- Usage routier très limité.
- Stricte deux places.

FIABILITÉ ★★★★★

Les modèles d'avant 2003 ont eu à déplorer un certain nombre de problèmes. Après cette date, la fiabilité devient correcte, avec un moteur qui dépasse allègrement les 100 000 km sans soucis.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur : faiblesse du turbo et de la segmentation, avant 2003 ; jeu sur l'axe de pompe à eau avec risque de fuite, avant 2000 ; fuite sur joint spi de vilebrequin avec risque pour le volant moteur ou l'embrayage (à régler tous les 15 000 km) ;

défaillance du capteur de point mort haut.

- Alternateur exposé aux projections d'eau, avant 2000.
- Boîte de vitesses : sélection difficile de certains rapports (1^{ère}, marche arrière, point mort).
- Freins : mauvaise étanchéité d'un connecteur.
- Trains roulants : triangles de suspension avant sensibles à la corrosion, avant 1999 (rappel en juin, puis en novembre 1999, avec remplacement des rotules).
- Pneumatiques AV : usure rapide.
- Batterie supportant mal les immobilisations prolongées.

REPÈRES

Version conseillée

61 ch

Moteur : 3-cylindres, 6 soupapes, injection essence, turbo, 698 cm³

Puissance (ch à tr/min)	61 à 5250
Couple (Nm à tr/min)	95 à 2000
80 à 120 en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	12 ^s /16 ^s /38 ^s 2
Conso ville/route/autoroute	5,8/6/8,3
Conso moyenne	6,7
Freinage 130 km/h à 0 (m)	74
Espace AR coudes/jambes (cm)	-
Coffre à 5/à 2 (l)	150-260
Long.xlarg.xhaut. (m)	2,50x1,52x1,53

Entretien

Distribution (km, durée)
sans entretien (chaîne)

Moteur (échange-standard)	3158 €	Bouclier (avant)	137 €
Embrayage (complet)	890 €	Optique (avant)	223 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

Coupé & Pure 45 kW Softip	2005	90 000 km	2400 €
Coupé & Passion 45 kW Softouch	2006	58 000 km	2800 €
Coupé & Passion 45 kW Softip	2004	50 000 km	3000 €



RENAULT TWINGO

À NOTER Pour quelques centaines d'euros de plus, à kilométrage équivalent, les amateurs d'automatisme peuvent choisir la version à boîte robotisée Quickshift, plus agréable et plus fiable que les anciennes Easy.

ON AIME

- Avec sa carrosserie monocorps et son regard pimpant, la première Twingo fut un événement lors de sa sortie, en 1993 ; sa carrière durera d'ailleurs jusqu'en 2007, date à laquelle elle fut remplacée par la Twingo "2".
- Son gabarit raisonnable (3,43 m de long) et sa maniabilité en font une vraie alliée en ville.

- Son habitabilité est remarquable pour sa taille et sa modularité excellente grâce à son ingénieuse banquette arrière coulissante, qui permet de privilégier l'espace aux jambes arrière ou le volume du coffre.
- Comportement sain à allure raisonnable.
- Confort honorable.
- Moteur 1.2 16 soupapes 75 ch nettement plus alerte et aussi sobre

que le 1.2 litre 60 ch.

ON AIME MOINS

- Comportement routier moins rigoureux que celui de la Clio.
- ABS rarement de série.
- Direction lourde en manœuvre sans l'indispensable assistance qui fut longtemps proposée en option.
- Insonorisation vraiment médiocre.
- 4 places seulement.

FIABILITÉ ★★★★★

Sa simplicité mécanique, avec très peu d'électronique, est un gage de fiabilité, même si les premiers modèles ont eu à déplorer des casses moteur (1.2 type C). Peu de problèmes à partir de 2001.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.2 16v : dérèglement du ralenti et fonctionnement heurté dû à l'encrassement progressif du papillon motorisé, à nettoyer ; instabilité du ralenti, perte de puissance, avec allumage du voyant d'anomalie au tableau de bord, nécessitant un réglage du

jeu des soupapes, voire un remplacement de la culasse (rappel en septembre 2009) ; rares incidents de faisceau électrique moteur (y compris sur 1.2 8 soupapes).

- Moteur 1.2 8 soupapes, type D : petite fuite d'huile sans gravité sur le joint de couvre-culasse ; à-coups de fonctionnement liés à un défaut des injecteurs Bosch, à remplacer par des Siemens, avant 2001.
- Boîte robotisée Quickshift : frottement entre le câblage moteur et la durit haute pression du module hydraulique (rappel en septembre 2008).
- Échappement : risque de fêlure entre le tube central et le silencieux, avant 2002.

REPÈRES

Version conseillée

1.2 16V

Moteur : 4-cylindres, 16 soupapes, injection essence, 1 149 cm³	
Puissance (ch à tr/min)	75 à 5 500
Couple (Nm à tr/min)	105 à 3 500
80 à 120 en 4 ^e /5 ^e	11"8/18"2
Conso ville/route/autoroute	6,4/6,3/7,2
Conso moyenne	6,6
Freinage 130 km/h à 0 (m)	72
Espace AR coudes/jambes (cm)	136/61-76
Coffre à 5/à 2 (l)	168-261/1 096
Long.xlarge.xhaut. (m)	3,43x1,63x1,42

Entretien

Distribution (km, durée)
120 000 km, 10 ans

Moteur (échange standard)	3 491 €	Bouclier (avant)	244 €
Embrayage (échange standard)	147 €	Optique (avant)	103 €

Exemples d'annonces

ESSENCE

1.2 16v	2002	80 000 km	2 500 €
1.2 16v Expression	2003	67 000 km	2 700 €
1.2 16v Privilège	2001	65 000 km	2 900 €



RENAULT CLIO

À NOTER À partir de septembre 2005, à l'occasion du lancement de la Clio 3, la "2" prend l'appellation Campus et voit sa gamme simplifiée (essence 1.2, 1.2 16v et 1.4 16v et diesel 1.5 dCi 65/70 et 80 ch).

ON AIME

- Cette Clio "2" (génération 1998-2011), dont la carrière s'est poursuivie même après le lancement de la "3", demeure un best-seller sur le marché de l'occasion.
- Agile et sûr, son comportement a peu vieilli, tout comme son agrément de conduite.
- Son confort de

suspension est plutôt moelleux et son habitabilité correcte pour son gabarit (3 ou 5 portes).

- Très largement diffusée, elle affiche, en essence notamment, des cotes et des kilométrages très raisonnables.
- Facile à dénicher, le petit 1.2 litre 16 soupapes essence 75 ch associe agrément et sobriété ; les 1.4 et 1.4 16v ne sont pas non plus à négliger. Plus

performant et plus sobre, le 1.5 dCi 80 affiche, quant à lui, des kilométrages nettement plus élevés.

ON AIME MOINS

- La commande de boîte manque de précision.
- La position de conduite est un peu haute pour les grands gabarits.
- La finition des modèles d'avant 2004 est datée et l'équipement de base très chiche.

FIABILITÉ ★★★★★

Améliorée au fil des millésimes, et des restylages (2001 & 2004), la fiabilité de cette Clio 2 est devenue bonne, en particulier en essence, certains dCi ayant eu à déplorer nombre de défaillances.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Remplaçant de l'ancien 1.4 litre de même puissance, le 1.2 16v 75 ch s'avère plus fiable que les 16 soupapes 1.4 et 1.6, qui souffrent souvent de bobines d'allumage qui grillent.
- 1.5 dCi : les premiers blocs diesel ont connu pas mal de problèmes : pompe

d'injection (arrachage de métal à l'intérieur de la pompe, avec rappel fin 2002), courroie d'accessoires et/ou galet-tendeur, à remplacer (modèles entre juin 2001 et juin 2002 notamment) et vilebrequin (mi-2004).

- Boîte de vitesses : des casses, avant 2002.
- Freins : oxydation possible de l'ABS.
- Trains roulants : bras de suspension défaillant sur certains modèles d'avant juin 2003 (rappel en septembre 2003).
- Verrouillage centralisé : remplacement du contrôleur à partir de juin 2001 (adoption du multiplexage).
- Finition : verrouillage boîte à gants, contre-portes...

REPÈRES

Versions conseillées

	1.2 16v	dCi 80
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1149 cm³	8 soupapes turbodiesel, rampe commune, 1461 cm³
Puissance (ch à tr/min)	75 à 5500	80 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	105 à 3500	185 à 2000
80 à 120 en 4 ^e /5 ^e	11"9/17"6	10"5/13"8
Conso ville/route/autoroute	8,2/6,2/6,7	6,4/5,1/6,1
Conso moyenne	6,6	5,5
Freinage 130 km/h à 0 (m)	68	71
Espace AR coudes/jambes (cm)		133/64
Coffre à 5/à 2 (l)		255/1 035
Long.xlarg.xhaut. (m)		3,77x1,64x1,42

Entretien

Distribution (km, durée)
120 000 km, 5 ans

Moteur 3491 € / 4361 € (échange standard)	Bouclier (avant) 277 €
Embrayage 147 € / 174 € (échange standard)	Optique (avant) 222 €

Exemples d'annonces

ESSENCE			
1.2 16v Extrême 5 portes	2003	86 000 km	2500 €
1.2 16v RXE 5 portes	2001	46 000 km	3000 €
DIESEL			
1.5 dCi 80 Expression 5 portes	2002	158 000 km	2900 €
1.5 dCi 80 Bilaloug 5 portes	2003	107 000 km	3300 €



PEUGEOT 206

À NOTER Pour à peine plus cher, le break SW, allongé de 19 cm, offre une polyvalence supérieure et un volume de chargement qui peut atteindre près de 1200 litres, accessible depuis une lunette ouvrante.

ON AIME

- Apparue la même année que la Clio, en 1998, la 206 est devenue "+" en 2009 et a poursuivi sa carrière jusqu'en 2013, aux côtés des 207 et même 208.
- Elle offre un bel agrément de conduite, grâce à son comportement très agile (avec antidérapage ESP optionnel) et son poids plume.

- Son amortissement souple lui confère un bon confort.
- Son habitabilité (trois ou cinq portes, et même break SW) s'avère flatteuse, tandis que son gabarit raisonnable lui procure une belle polyvalence ville-route.
- De puissances très voisines, ses deux blocs 1.4 litre procurent d'honnêtes performances ; le diesel HDi se révélant

logiquement plus sobre, mais aussi nettement plus kilométré.

ON AIME MOINS

- Vivacité exacerbée du train arrière en virage, sans ESP, pouvant devenir délicat en situation d'urgence.
- Distances de freinage médiocres.
- Matériaux, finition et insonorisation désormais datés.

FIABILITÉ ★★★★★

En près de 15 ans de carrière, la 206 a eu le temps d'améliorer sa fiabilité, devenue bonne, surtout en essence.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.4 : légère fuite d'huile au niveau du joint de culasse ; pompe à essence fragile ; ralenti irrégulier et calage dus à des soucis de connectique et aux bobines d'allumage.
- 1.4 HDi : à-coups de gestion ; démarrage difficile ; fuites de gazole.
- Boîte de vitesses : tringlerie fragile sur les modèles antérieurs à 2000.

- Direction : faiblesse de l'assistance, avant mars 2001.
- Amortisseurs avant : quelques fuites, à partir de 2003.
- Lunette arrière : risque de bris sur breaks SW de 2002.
- Commodo de clignotants défectueux.
- Nombreux rappels, dont : clé de contact endommageant le Neiman (janvier 2003) ; réservoir de carburant poreux (mars 2002) ; boîtier de servitude intelligent BSi (2002) ; boîtier de commande des airbags latéraux (octobre 2000) ; risque de déclenchement du klaxon au déverrouillage des portes sur modèles de mai à août 2003.

REPÈRES

Versions conseillées

	1.4	1.4 HDi
Moteur : 4-cylindres	8 soupapes, injection essence, 1360 cm³	8 soupapes, turbodiesel, rampe commune, 1398 cm³
Puissance (ch à tr/min)	75 à 5500	70 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	120 à 2800	150 à 1750
80 à 120 en 4v/5 ^e	13"4/19"	13"1/16"6
Conso ville/route/autoroute	6,9/6,9/7,5	6,5/5/6
Conso moyenne	7,1	5,5
Freinage 130 km/h à 0 (m)	72	74
Espace AR coudes/jambes (cm)	136/64	
Coffre à 5/à 2 (l)	245/1130	
Long.xlarg.xhaut. (m)	3,84x1,65x1,43	

Entretien

Distribution (km, durée)
120 000 km, 10 ans - 240 000 km, 10 ans

Moteur 2358 € / 3326 € (échange standard)	Bouclier (avant) 240 €
Embrayage 219 € (échange standard)	Optique (avant) 152 €

Exemples d'annonces

ESSENCE			
1.4 XR Présence 5 portes	2003	109 000 km	2500 €
1.4 Roland-Garros 5 portes	2001	91 000 km	2900 €
DIESEL			
1.4 HDi XT Pack Clim 5 portes	2003	154 000 km	2700 €
1.4 HDi Pop Art Clim 3 portes	2005	144 000 km	2800 €



PEUGEOT 307 SW

À NOTER Peu diffusée, et par définition, difficile à dénicher, la version SW 7 places est dotée de deux "strapontins" prenant place au troisième rang, dans le coffre.

ON AIME

- Cette ancienne 307 se distingue avant tout par son comportement particulièrement équilibré (ESP de série depuis août 2001) et un amortissement "maison" participant à l'agrément de conduite.
- La position de conduite dominante est agréable et l'habitacle offre une belle sensation d'espace, renforcée par la luminosité

- procurée par l'immense pavillon en verre, de série.
- Ses trois sièges arrière individuels et amovibles contribuent à la modularité aboutie.
- Vaste coffre, pouvant atteindre 1 800 litres.
- À ce tarif, on a le choix entre un 1.6 16v 110 ch essence, assez performant et peu gourmand, et le plus sobre et plus tonique 1.6 HDi de même puissance,

tous deux assez fortement kilométrés.

ON AIME MOINS

- L'amortissement ferme nuit au confort, en particulier à basse vitesse, et plus encore avec les jantes de 17 pouces.
- L'espace aux jambes à l'arrière se révèle assez quelconque.
- Finition datée par rapport à celle de la 308, qui l'a remplacée en 2007.

FIABILITÉ ★★☆☆☆☆

La 307 souffre d'une fiabilité aléatoire, heureusement nettement améliorée à partir du restylage de 2005. Du mieux en essence.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.6 16v : problème de faisceau d'alternateur (rappel en juin 2003).
- 1.6 HDi : à-coups de gestion ; volant moteur bimasse Valeo fragile ; défaut de lubrification pouvant entraîner la casse du turbo, voire de la distribution, et donc du moteur, en particulier entre mars 2004

et février 2007 ; fuites des injecteurs.

- Démarreur : casse possible.
- Neiman : clé se bloquant dans le barillet.
- Trains roulants : vibrations dans le train avant liées aux plaquettes Bosch (rappel en septembre 2004).
- Direction : fuite possible, avant 2009.
- Défaillance du boîtier de servitude intelligent BSI (essuie-glaces, phares automatiques...).
- Climatisation manuelle : défaillances.
- Autres rappels : airbags rideaux (décembre 2006) ; accélérateur ou régulateur de vitesse sur boîte automatique (juin 2006) ; suspension avant (septembre 2004).

REPÈRES

Versions conseillées

	1.6 16v	1.6 HDi 110
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1 587 cm ³	8 soup., turbodiesel, rampe commune, FAP, 1 560 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	110 à 5 750	110 à 4 000
Couple (Nm à tr/min)	147 à 4 000	260 à 2 000
80 à 120 en 4 ^e /5 ^e	13"7/19"2	10"7/13"8
Consos ville/route/autoroute	8,2/8/9	7,8/6,5/6,9
Conso moyenne	8,4	6,8
Freinage 130 km/h à 0 (m)	65	68
Espace AR coudes/jambes (cm)		146/69
Coffre à 5/à 2 (l)		503/1 805
Long.xlarg.xhaut. (m)		4,42x1,73x1,54

Entretien

Distribution (km, durée)

120 000 km, 10 ans - 240 000 km, 10 ans

Moteur 3136€/3471 € (échange standard)	Bouclier (avant) 375 €
Embrayage 233 €/255 € (échange standard)	Optique (avant) 234 €

Exemples d'annonces

ESSENCE			
SW 1.6 16v	2005	121 000 km	2700 €
SW 1.6 16v	2004	110 000 km	3000 €
DIESEL			
SW 1.6 HDi 110 Quiksilver	2005	184 000 km	2800 €
SW 1.6 HDi 110 Pack	2004	153 000 km	3000 €



VOLKSWAGEN GOLF

À NOTER Alternative à la Golf 4, la déclinaison 3 volumes, Bora, dispose d'un vaste coffre (445 litres) et fut aussi proposée en break. Reste à trouver l'oiseau rare, sans trop de kilomètres au compteur.

ON AIME

- Cette quatrième génération de Golf (1997-2004) s'est imposée comme l'une des compactes les plus homogènes de sa génération.
- Elle se distingue, notamment, par une qualité de finition et une ergonomie remarquables pour l'époque.
- Une fois n'est pas coutume sur une

allemande, l'équipement se révèle très fourni avec, pour la première fois sur une compacte, un antidérapage ESP, dès juillet 2001, 4 airbags (août 1998) et la climatisation (mai 1999).

- L'agrément de conduite et le confort sont dans la bonne moyenne de la catégorie.
- Moteur 1.6 litre essence, agréable et largement diffusé, ou très tonique TDi

à "pompe distributrice", l'ancêtre du common rail.

ON AIME MOINS

- TDi très bruyant.
- La présentation intérieure, intégralement noire, est toujours aussi austère.
- L'habitabilité arrière est limitée et la banquette ferme.
- À ce tarif, les kilométrages sont élevés, en particulier en diesel.

FIABILITÉ ★★★★★

Comme le laisse supposer sa qualité de fabrication et de finition, cette Golf 4 se révèle fiable, malgré des soucis sur de nombreux TDi.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.6 (et 1.4) : fonctionnement heurté (gestion électronique ou bobines d'allumage) ; rares casses du moteur 1.6 16v 105 à faible kilométrage (refroidissement).
- TDi : petite surconsommation d'huile, sans gravité (90 et 110) ; perte de puissance liée à l'encrassement du débitmètre d'air Bosch ;

ralenti instable (gestion à reprogrammer) ; démarrage à chaud difficile (durté de dépression du turbo) ; pot d'oxydation fragile ; rares casses de turbo ou grippage de l'axe ; quelques casses moteurs 115 (effritement des pistons, bielles).

- Pompe à eau : fiabilité médiocre sur moteurs essence.
- Trains roulants : claquements du train avant (barre stabilisatrice).
- Freinage : dysfonctionnements de l'ABS (connecteurs).
- Électronique : problèmes de climatisation, de fermeture centralisée, de lèves-vitres ou de jauge à carburant.

REPÈRES

Versions conseillées

	1.6	TDI 110
Moteur : 4-cylindres	8 soupapes, injection essence, 1 595 cm³	8 soup., turbodiesel, pompe distributrice, 1 896 cm³
Puissance (ch à tr/min)	101 à 5 600	110 à 4 150
Couple (Nm à tr/min)	145 à 3 800	235 à 1 900
80 à 120 en 4v/5 ^e	11"4/15"7	9"2/12"
Conso ville/route/autoroute	8,4/7,5/7,7	6,1/5,8/6,1
Conso moyenne	7,9	6
Freinage 130 km/h à 0 (m)	70	66
Espace AR coudes/jambes (cm)		142/70
Coffre (l)		330
Long.xlarg.xhaut. (m)		4,15x1,74x1,44

Entretien

Distribution (km, durée)
90 000 km, 5 ans

Moteur	3 326 € / 8 142 € (neuf)	Bouclier (avant)	313 €
Embrayage	302 € / 417 € (complet)	Optique (avant)	305 €

Exemples d'annonces

ESSENCE			
1.6 Confort Plus 5 portes	2002	159 000 km	2 900 €
1.6 Confort 3 portes	1999	109 000 km	3 000 €
DIESEL			
TDI 110 5 portes	2000	204 000 km	2 700 €
TDI 110 Confort 5 portes	1999	168 000 km	3 000 €



CITROËN C5

À NOTER À peine moins abordable, la version break offre un volume de chargement avoisinant les 1700 litres. Les lourdes charges ne lui font pas peur, grâce à l'assiette constante offerte par sa suspension Hydractive.

ON AIME

- Cette première génération de C5 (2001-2008) brille, avant tout, par son confort souverain, obtenu grâce à sa fameuse suspension hydro-pneumatique Hydractive, gérée par électronique.
- Devenu plus dynamique depuis le restylage de novembre 2004, le comportement (ESP de série) est au-dessus

de tout soupçon.

- Son habitabilité généreuse se double d'un coffre dont le volume peut atteindre 1 300 litres, grâce à une banquette rabattable 40/60, avec assises escamotables.
- Sécurité passive 4 étoiles EuroNCAP (5 depuis le restylage).
- Moteur 2.0 16v essence de 138 ch (143 ch depuis le restylage) agréable, performant et pas trop gour-

mand, ou moderne

- et sobre diesel 1.6 HDi d'origine PSA-Ford.
- Cotes particulièrement raisonnables.

ON AIME MOINS

- Ligne désuète, présentation intérieure et matériaux quelconques, voire médiocres avant 2004.
- Ergonomie dépassée, avec des commandes dispersées.

FIABILITÉ ★★★★★

Médiocre sur les premiers modèles d'avant mi-2002, la fiabilité s'est améliorée pour devenir bonne à partir du restylage de 2004. Reste des problèmes sur le 1.6 HDi.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 2.0 16v : fuite sur le circuit de recirculation des gaz d'échappement EGR.
- 1.6 HDi : défaut de lubrification avec casse possible du turbo, voire de la distribution, pouvant aller jusqu'à la casse du moteur, très rarement prise en charge ; fuite au niveau du tuyau de retour de carburant

ayant fait l'objet d'un rappel (mai 2005).

- Boîte de vitesses : rapports parfois difficiles à enclencher, liés à un défaut du disque d'embrayage ; rares cas de boîte se bloquant.
- Freinage : remplacement d'un clapet de pompe à vide sur le circuit de freinage (rappel en octobre 2010).
- Électronique : dysfonctionnements du multiplexage (antidérapage ESP, régulateur de vitesse, voyants...), sur des modèles d'avant le restylage, ayant fait l'objet d'une remise à niveau en avril 2002.
- Autres rappels : jantes en tôle (octobre 2003) ; boîte automatique (décembre 2001).

REPÈRES

Versions conseillées

	2.0 16v	2.0 HDi 110
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1997 cm³	8 soupapes, turbodiesel, rampe commune, 1560 cm³
Puissance (ch à tr/min)	138 à 6000	110 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	190 à 4100	250 à 1750
80 à 120 en 4 ^e /5 ^e	10"4/14"3	10"2/12"5
Conso ville/route/autoroute	8,5/8,4	7,1/6,8/6,7
Conso moyenne	8,3	6,9
Freinage 130 km/h à 0 (m)	72	72
Espace AR coudes/jambes (cm)	151/74	
Coffre à 5/à 2 (l)	470/1315	
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,62x1,77x1,48	

Entretien

Distribution (km, durée)

120 000 km, 10 ans - 160 000 km, 10 ans

Moteur 5000 € / 3300 € (échange standard)	Bouclier (avant) 700 €
Embrayage 350 € (complet)	Optique (avant) 362 €

Exemples d'annonces

ESSENCE			
2.0 16v	2003	121 000 km	2500 €
2.0 16v SX	2002	108 000 km	3300 €
DIESEL			
2.0 HDi 110 Pack	2004	144 000 km	2700 €
2.0 HDi 110 SX Pack	2001	136 000 km	3000 €



FORD MONDEO

À NOTER Pour un peu plus cher, ou avec un kilométrage supérieur, le break Clipper est idéal pour les amateurs de volume de chargement (de 540 à 1700 litres).

ON AIME

- Cette deuxième génération de Mondeo (2001-2007), disponible en carrosserie quatre ou cinq portes, a été restylée à deux reprises, en septembre 2003 et avril 2005.
- C'est l'une des familles les plus habitables de son segment, tant aux places arrière, avec un espace aux jambes généreux, qu'en volume

de coffre (500 litres).

- Son comportement, avec antidérapage ESP de série, allie rigueur et dynamisme, tout en servant l'agrément de conduite.
- Matériaux intérieurs d'assez bonne facture et ergonomie soignée.
- Équipement très fourni, dès le premier niveau de finition, tant côté confort que sécurité.
- 1.8 litre 16 soupapes essence de 125 ch aussi

vigoureux que le sobre et coupleux 2.0 TDCi 115 ch d'origine Ford.

- Kilométrages très raisonnables à ce tarif.

ON AIME MOINS

- Son amortissement n'offre pas le confort de la Citroën C5.
- Moteurs diesel bruyants.
- Les assises de banquette fixes nuisent à la modularité et le tunnel de servitude au confort arrière.

FIABILITÉ ★★★★★

Cette Mondeo 2 jouit d'une assez bonne fiabilité même si, ici encore, les moteurs diesel TDCi ne sont pas à l'abri de problèmes, dont certains graves.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 2.0 TDCi : rares ruptures accidentelles de la courroie de distribution ; perte de puissance, avec fumée à l'échappement ; défaillances de la vanne EGR ; usure prématurée des galets et coussinets de pompe d'injection, avec risques d'introduction de particules

métalliques dans le circuit d'injection nécessitant le remplacement de la pompe et des injecteurs ; arrêt intempestif du moteur, dû à des microcoupures des connecteurs ou à un défaut de programmation de la gestion ; catalyseur parfois fragile ; turbo sujet à l'encrassement.

- Démarreur défaillant.
- Trains roulants : claquements (jeu sur une articulation) ; triangles remplacés.
- Freins : disques avant voilés ; usure prématurée des plaquettes.
- Batterie : risque de court-circuit (rappel fin 2002).
- Jauge à carburant imprécise.

REPÈRES

Versions conseillées

	1.8 125	2.0 TDCi 115
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1 798 cm³	16 soupapes turbodiesel, rampe commune, 1 998 cm³
Puissance (ch à tr/min)	125 à 6 000	115 à 3 950
Couple (Nm à tr/min)	170 à 4 500	280 à 1 900
80 à 120 en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	12"2/18"7/-	8"4/11"1/18"4
Conso ville/route/autoroute	8,3/7,6/8,1	7,2/6,4/6,4
Conso moyenne	8	6,7
Freinage 130 km/h à 0 (m)	70	70
Espace AR coudes/jambes (cm)	145/77	
Coffre à 5/à 2 (l)	500/1 370	
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,73x1,81x1,41	

Entretien

Distribution (km, durée)
sans entretien (chaîne)

Moteur	3 638 €/4 845 € (échange standard)	Bouclier	312 €/327 € (avant)
Embrayage	348 €/305 € (échange standard)	Optique	282 € (avant)

Exemples d'annonces

ESSENCE

1.8 125 Ghia 5 portes	2001	94 000 km	2 600 €
1.8 125 Pack Clim 5 portes	2004	89 000 km	3 200 €

DIESEL

2.0 TDCi 115 X-Trend 5 portes	2003	148 000 km	2 500 €
2.0 TDCi 115 X-Trend 5 portes	2004	90 000 km	2 900 €



CITROËN XSARA PICASSO

À NOTER Peu diffusée, l'unique version disponible avec boîte automatique dispose d'un tonique 2.0 litres 16 soupapes essence de 138 ch, exclusivement associé à la finition haute Exclusive.

ON AIME

- Cet ancien monospace compact Citroën (1999-2010), qui fut le premier à adopter le patronyme du célèbre peintre, continua un temps sa carrière aux côtés du C4 Picasso.
- Malgré un gabarit contenu, son habitabilité est généreuse avec, notamment, une largeur aux coudes flatteuse, qui permet d'installer trois

- sièges bébé sur des fauteuils arrière individuels, coulissants et amovibles, lesquels libèrent un vaste espace de chargement de près de 2 m³.
- Sa conduite est douce et son comportement dynamique, avec antidérapage ESP disponible depuis 2003.
- L'amortissement moelleux sert le confort.
- Ancien 1.8 16v essence de 117 ch agréable et

suffisamment performant, ou 2.0 HDi 90 ch à la fiabilité éprouvée.

ON AIME MOINS

- Train arrière pouvant se montrer un peu vif en virage sans l'antidérapage ESP optionnel.
- Sensibilité au vent latéral.
- L'indispensable climatisation n'est pas toujours de série avant le restylage de février 2004.

FIABILITÉ ★★★★★

Le Xsara Picasso jouit d'une fiabilité au-dessus de la moyenne et déplore peu de pannes mécaniques graves.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 1.8 16v : à-coups (gestion électronique à reprogrammer) ; perte de puissance liée à un problème de tubulure d'injection ; faiblesse d'un support moteur.
- 2.0 HDi : suintement de gazole sur la rampe commune (durits haute pression à resserrer), avant 2002 ; pompe de gavage à remplacer (rappel de certains modèles de

2001, 2002 ou 2003) ; durité de turbo à resserrer sur certains modèles de 2002.

- Ventilateur moteur mal fixé, à remplacer, avec risque de surchauffe.
- Neiman bloqué empêchant le démarrage, avant 2003.
- Trains roulants : claquements du train avant (coupelles d'amortisseurs, biellettes de barre stabilisatrice, bras de suspension à remplacer) ; pivots de fusée avant mal usinés avec risque de casse (rappel fin 2000).
- Dysfonctionnements du ventilateur de l'habitacle.
- Écran d'affichage central s'éteignant.

REPÈRES

Versions conseillées

	1.8 16v	2.0 HDi
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, injection essence, 1749 cm³	8 soupapes turbodiesel, rampe commune, 1997 cm³
Puissance (ch à tr/min)	117 à 5500	90 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	160 à 4000	205 à 1900
80 à 120 en 4 ^e /5 ^e	10 ^m 6/17 ^m 6	12 ^m 2/15 ^m 6
Conso ville/route/autoroute	8,6/8,7/8,9	6,7/6,6/7,5
Conso moyenne	8,7	6,9
Freinage 130 km/h à 0 (m)	72	70
Espace AR coudes/jambes (cm)		151/77
Coffre à 5/à 2 (l)		550/1970
Long.xlarg.xhaute. (m)		4,28x1,75x1,64

Entretien

Distribution (km, durée)

120 000 km, 10 ans - 160 000 km, 10 ans

Moteur 4000 €/3000 € (échange standard)	Bouclier (avant) 750 €
Embrayage 350 €/300 € (échange standard)	Optique (avant) 180 €

Exemples d'annonces

ESSENCE			
1.8i 16v	2000	109 000 km	2500 €
1.8i 16v	2001	63 000 km	2900 €
DIESEL			
2.0 HDi Pack Clim	2002	148 000 km	2400 €
2.0 HDi Exclusive	2002	124 000 km	3000 €



RENAULT ESPACE

À NOTER Beaucoup moins diffusée, la version Grand Espace, allongée de 20 cm (4,86 m) dispose d'une habitabilité encore plus généreuse, avec un volume de chargement qui dépasse les 3 m³ !

ON AIME

- Récemment remplacé par une cinquième génération qui tient plus du crossover que du monospace, cet Espace 4 (2002-2015) reste le roi de la catégorie.
- Son architecture intérieure est toujours aussi aboutie, avec d'innombrables combinaisons d'implantation des 5 – ou 7 – sièges, et une

habitabilité grand format.

- Espace, luminosité et visibilité participent au très bon niveau de confort. De quoi rendre les voyages aussi conviviaux que reposants.
- Son châssis incisif et ses commandes douces servent l'agrément de conduite.
- Sécurité passive 5 étoiles EuroNCAP.
- Moteur 2.0 litres turbo essence de 165/170 ch,

ou 2.2 dCi 150 ch.

- Cotes peu soutenues et offres abondantes.

ON AIME MOINS

- Sièges lourds à manipuler et nécessitant d'être stockés une fois ôtés.
- Carrosserie fortement exposée aux petits chocs et accessoires fragiles.
- Moteur 2.0 turbo essence assez gourmand.
- Kilomètres conséquents à ce tarif.

FIABILITÉ ★★☆☆☆

Comme nombre de modèles Renault de sa génération, l'Espace souffre d'une fiabilité très aléatoire, en particulier en diesel dCi.

PROBLÈMES RENCONTRÉS

- Moteur 2.0 turbo/2.2 dCi : à-coups de gestion, liés à un problème de capteur de point mort haut (rappel au printemps 2003).
- 2.2 dCi : encrassement de la vanne de recirculation des gaz EGR, nécessitant son remplacement et, le cas échéant, l'adoption d'un tube d'entrée de forme différente.
- Boîte de vitesses : bruits anormaux

pouvant nécessiter le remplacement de la boîte (rappel en juin 2005) ; boîte 6 : 3^e difficile à enclencher, bruits anormaux en 3^e et 4^e ; boîte auto. : à-coups corrigés par une simple reprogrammation.

- Trains roulants : train avant bruyant (berceau moteur mal serré) ; rotules de suspension peu durables, généralement remplacées sous garantie.
- Pneumatiques : usure prématurée.
- Batterie ne tenant pas la charge en cas d'immobilisation prolongée, avant 2004.
- Frein à main électrique inopérant (rappel fin 2003).

REPÈRES

Versions conseillées

	2.0 t	2.2 dCi 150
Moteur : 4-cylindres	16 soupapes, inj. essence, turbo, 1 998 cm³	16 soupapes turbodiesel, rampe commune, 2 188 cm³
Puissance (ch à tr/min)	170 à 5 000	150 à 4 000
Couple (Nm à tr/min)	270 à 3 250	320 à 1 750
80 à 120 en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8"3/10"7/14"1	9"4/11"6/14"3
Conso ville/route/autoroute	10,9/10,6/11	9,1/9,1/9,1
Conso moyenne	10,8	9,1
Freinage 130 km/h à 0 (m)	69	69
Espace AR coudes/jambes (cm)		155/78
Coffre à 5/à 2 (l)		650/2 860
Long.xlarg.xhaut. (m)		4,66x1,86x1,73

Entretien

Distribution (km, durée)
120 000 km, 5 ans

Moteur 4 768 €/7 507 € (échange standard)	Bouclier (avant)	488 €
Embrayage 203 €/256 € (échange standard)	Optique (avant)	336 €

Exemples d'annonces

ESSENCE			
2.0 t	2004	141 000 km	2 800 €
2.0 t	2006	136 000 km	2 900 €
DIESEL			
2.2 dCi 150 Alyum	2005	153 000 km	3 100 €
2.2 dCi 150 Expression	2004	121 000 km	3 400 €

VOLKSWAGEN GOLF 7

Une carrière en demi-teinte.

→ Lancement : octobre 2012



MOTEURS TDI

En 1.6 comme en 2.0, les TDI présentent parfois des anomalies de gestion électronique de la pompe à carburant. Des fuites de liquide de refroidissement au niveau du radiateur sont également recensées. *Idem* pour des pertes d'huile, engendrées par le module de filtre à huile, sur les Golf assemblées jusqu'à l'été 2013. Le témoin moteur du tableau de bord s'allume parfois sur le 1.6 TDI. Ce moteur a aussi souffert de problèmes de turbo (allant jusqu'à la casse) et de pompe à eau.

MOTEURS TSI

Les premières séries de Golf 7 à moteur 1.2 TSI ont souffert de leur turbo, parfois remplacé. Ce bloc a également rencontré des pertes de puissance et des problèmes de surconsommation d'huile à cause de la culasse et/ou des soupapes. Le 1.4 TSI peut souffrir des mêmes maux, et il arrive que le système de découplage des cylindres sur les ACT se grippe.

TRANSMISSION DSG7

La boîte de vitesses robotisée à double embrayage DSG à 7 rapports présente des défaillances qui peuvent encore affecter les modèles 2015. Des vibrations, des broutements et des bruits anormaux peuvent apparaître à cause de la gestion électronique et du mécanisme d'embrayage.

CHÂSSIS/CARROSSERIE

Le toit en verre des Golf 7 (jusqu'au début 2013) a pu être à l'origine de bruits parasites, en raison d'un mauvais collage du bandeau à l'avant du toit panoramique (rappel). Les vitres avant peuvent aussi être à l'origine de bruits anormaux. Jusqu'en juillet 2014, des claquements émanant du train arrière se faisaient entendre à cause des amortisseurs (à contrôler).



Intervalles de révision

Tous les 30 000 km ou 24 mois (distribution par courroie)

TOTAL DES VENTES EN FRANCE DE 2012 À 2015 : 105 000

Ventes (sur 2015, en France)

MOTEURS ESSENCE	45 %	MOTEURS DIESEL	55 %
1.2 TSI 85	3 %	1.6 TDI 90	3 %
1.2 TSI 105/110	17 %	1.6 TDI 105	19 %
1.4 TSI 122/125	12 %	1.6 TDI 110	20 %
1.4 TSI 150	5 %	2.0 TDI 150	9 %
2.0 TSI 230	1 %	2.0 TDI 184	4 %
2.0 TSI 300	1 %		
Hybrid 204	6 %		

Depuis le lancement, 105 000 Golf 7 ont été commandées, dont une grosse moitié en diesel. La très agréable version hybride essence + électrique, disponible depuis l'été 2014, s'en tire honorablement, avec 6 % des ventes sur 2015.

« OUI, LES TRANSMISSIONS DSG POSENT PROBLÈME. MAIS SUR LA GOLF 7, LES MOTEURS TDI SONT BEAUCOUP PLUS FIABLES QUE PAR LE PASSÉ. »

JULIEN, TECHNICIEN VOLKSWAGEN

HABITACLE/ÉQUIPEMENT

Des problèmes de climatisation sont recensés. Ils proviennent des valves du circuit, à remplacer, et du détendeur, qui se révèle bruyant. Le voyant ESP du tableau de bord s'allume parfois sans raison, tandis que le GPS peut présenter des dysfonctionnements. La pédale d'embrayage couine sur certaines Golf d'avant le printemps 2014. Le pivot de pallier de la pédale doit alors être vérifié/remplacé.

LES REJETS DE CO₂

Si l'affaire du "logiciel truqué" n'affecte, officiellement, que les moteurs EA 189, dont ne dispose pas la Golf 7, il faudra patienter quelques mois, et attendre la fin des investigations, pour s'assurer qu'elle n'est, définitivement, pas concernée.

auto
MOTO

NOTRE
VERDICT

VOLKSWAGEN GOLF 7

14
20

La carrière de la septième génération de Golf souffre de divers problèmes de fiabilité, notamment au niveau de la transmission DSG7. Pour le reste, la majorité des pannes liées aux moteurs et aux dysfonctionnements d'origine électronique ont été réglées.

LES PLUS : agrément moteurs et boîtes de vitesses, habitabilité, présentation et ergonomie, faibles consommations.

LES MOINS : cote élevée, confort et sièges fermes, problèmes sur DSG7.



TÉLÉPHONE

avec association PRÉVENTION ROUTIÈRE

Dix applis pour sécuriser la route

Téléphoner ou échanger des messages en conduisant accroît le risque d'accident. Pourtant, les smartphones peuvent contribuer à notre sécurité, via des applications gratuites.



1 - DÉVIER SES APPELS TÉLÉPHONIQUES

Avec **Mode conduite** de la Sécurité routière, plus de sonnerie intempestive durant les trajets. En appuyant sur le bouton de l'application, les appels entrants et les SMS sont filtrés et vos correspondants reçoivent un SMS signalant que vous êtes au volant. Inconvénient : l'application ne fonctionne que sous Android.



2 - ÉVALUER SON ALCOOLÉMIÉ

Même sans éthylotest, on peut évaluer son alcoolémie grâce à **AlcooTel**. Après des questions sur le profil du conducteur et sa consommation, l'application avertit d'un

dépassement de l'alcoolémie autorisée et indique à quelle heure il est possible de reprendre le volant.



3 - AMÉLIORER SA CONDUITE

Sur les trajets que vous avez préalablement renseignés, **Axa drive** indique à quelle heure prendre la route en fonction des conditions de circulation. Durant le trajet, elle mesure accélérations, freinages et angles du volant pour délivrer une note et des conseils à l'arrivée.



4 - SUIVRE LES LIMITATIONS DE VITESSE
Conçu par Bosch, **myDriveAssist** repère

les panneaux de limitation de vitesse et les affiche sur l'écran de votre smartphone (avec une alerte sonore en cas d'excès de vitesse), que vous devez positionner derrière le pare-brise. Attention : l'appli perd en efficacité la nuit ou par mauvais temps.



5. GÉRER SES PAUSES SUR AUTOROUTE

Pour les longs trajets, **Vinci autoroutes** vous avertit des incidents survenus en aval, ainsi que de l'état du trafic. La carte des aires, avec les services proposés, permet de prévoir une pause à l'endroit le plus adapté. Bémol : ne fonctionne que sur les autoroutes gérées par Arcour, ASF, Cofiroute et Escota.



6 - OCCUPER LES ENFANTS

Avec **Antoine et Zélie**, l'association

Prévention routière et Allianz proposent des jeux adaptés à chaque âge, qui permettent aux enfants d'apprendre, de manière ludique, à détecter les dangers de la rue.



7 - PRÉVENIR L'ENDORMISSEMENT

Roulez éveillé de

Vinci Autoroutes permet de tester son niveau de vigilance. S'il est trop bas, l'application donne des conseils et propose même une séance de sophrologie pour faire une micro-sieste lors d'un arrêt durant le trajet.



8 - REMPLIR UN CONSTAT AMIABLE

Proposée par les assureurs, **e-constat auto**

remplace le constat amiable papier avec des avantages : les véhicules impliqués sont géolocalisés, on peut joindre des photos à l'appui du croquis et l'utilisateur est guidé, pas à pas, pour ne pas faire d'oubli dans la rédaction du constat, sous le coup du stress.



9 - PRÉVENIR LES SECOURS

En cas de panne ou d'accident sur l'autoroute, inutile de marcher jusqu'à une borne d'appel. Il suffit de lancer **SOS Autoroute** pour être géolocalisé et mis en relation avec un PC sécurité. Inconvénient : ne fonctionne que sur les réseaux Adela, Aliénor, APRR, Area, Atlandes, ATMB, Sanef, SAPN (ainsi que dans les tunnels alpins, sur le viaduc de Millau et sur l'A14).



10 - RÉAGIR APRÈS UN ACCIDENT

Face au stress provoqué par un accident, l'application **Réflexes accident** de la Maif indique la marche à suivre et vous met en contact avec les secours. Des messages enregistrés dans plusieurs langues permettent de demander de l'aide à l'étranger. Inconvénient : disponible uniquement sur iPhone. ●

PAR J.-P. ARROUET



CAMPAGNE DACIA DUSTER

LE PITCH

Les trois premières notes du célèbre tube de Queen "Another one bites the dust"... et c'est parti pour une balade. D'abord en ville, chez un tailleur "so chic", puis devant une femme

portant lunettes noires et bijoux. À la campagne, ensuite, le temps d'y croiser un chasseur improbable, affublé d'une moustache à la Freddy Mercury, et un couple de gentlemen-

farmers. Tous enragent de voir passer le crossover Dacia en chantant "Another one drives the Duster". Traduisez : "Encore un qui (a la chance de) roule(r) en Duster !"

FICHE TECHNIQUE

Spot 30 s
Agence : Publicis Conseil
Réalisateur : AB/CD/CD,
production Partizan
Lieu de tournage : Barcelone



QUESTIONS PUB

Valérie Candeiller, Directrice de la pub France Renault

dust", en référence à notre Duster... un véhicule devenu tellement statuaire que même les snobs en ont envie et enragent de ne pas le posséder... bien qu'ils en aient les moyens.

Quel était le cahier des charges ?

Dans la continuité de la précédente, cette campagne met en avant ce qui a fait le succès du Duster. À savoir : son prix, bien sûr, mais aussi son design et son statut de vrai crossover. Ses clients n'ont pas l'impression d'acheter une voiture low-cost.

Ils sont fiers de le posséder. La communication Dacia a toujours eu ce côté trublion et atypique, avec l'objectif de toucher de nouvelles cibles. Sur les réseaux sociaux, cette pub a suscité beaucoup de réactions positives. **Ce spot est-il diffusé ailleurs qu'en France ?** Il est diffusé dans toute l'Europe. Si les personnages ont l'air un peu *British*, les acteurs sont tous espagnols. Ils devaient être un peu caricaturaux dans le côté sophistiqué, décalé, à l'opposé de la simplicité de Dacia. D'où l'univers du tailleur suranné, de la femme hautaine, du chasseur moustachu et du couple royal, façon Charles et Camilla. Cette galerie de portraits sera déclinée dans une campagne print et digital, avec les mêmes acteurs. ●

L'AVIS DE LA RÉDACTION

La marque Renault-Dacia cède, à son tour, à la nostalgie en mettant en scène un monument de la chanson pop-rock des années 1980. Dans ce spot, les publicitaires ont toutefois profité d'une opportunité rare : la proximité des mots "dust" et "Duster". Elle leur a permis de s'approprier, sans vergogne, les paroles de ce titre culte, pour une version sous-titrée décalée. Reste à savoir combien touchent les héritiers de Freddy Mercury par Duster vendus...

NICOLAS LEWANDOWSKI

Quelle est l'idée de départ de cette pub ?

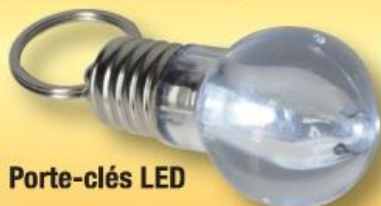
Compte tenu du succès commercial du Duster, il ne fallait pas se loupier avec cette nouvelle campagne. Après une première proposition, qui ne nous a pas convaincus, l'agence Publicis est revenue avec cette idée qui consistait à utiliser le titre de Queen, "Another one bites the

Dès 49€ d'achat,
profitez de vos 2 avantages :

VOTRE 1^{er} CADEAU

0€ de frais
d'envoi

VOTRE 2^e CADEAU



Porte-clés LED

Offre lecteurs

auto
MOTO



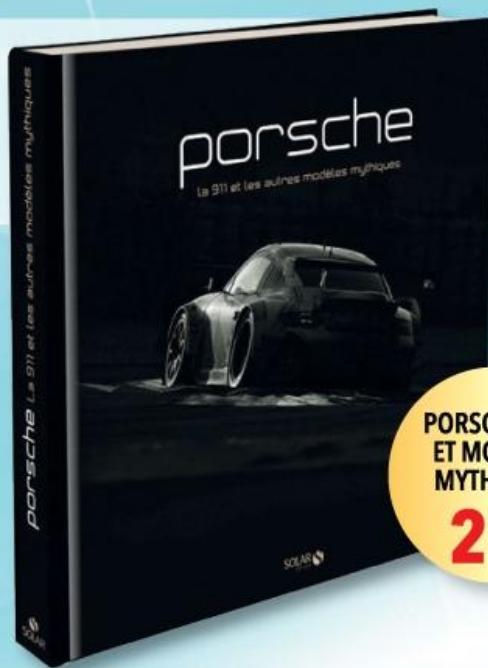
L'incontournable **anti-PV** !

Cet outil d'aide à la conduite **100% légal** vous alerte par des annonces vocales à l'approche d'une « zone dangereuse ou à risques ». Il affiche aussi sur son écran **votre vitesse réelle et la vitesse maximale autorisée**.

Module GPS : Sirf Star III 20 canaux • Adaptateur allume-cigare USB • Câble USB mini USB • Temps de réactualisation : 1 seconde • Alarme vocale et visuelle • Pastille de fixation • Autonomie de la batterie 7 h • Dim. 9,9 x 6,6 x 2,4 cm • Poids : 94 g • Mise à jour gratuite • Norme NF • Eco-participation incluse • Garantie 2 ans.

OUTIL D'AIDE
À LA CONDUITE
« INFORAD V6 »

49€
,90



Quelles sont **les Porsche** les plus mythiques ?

Redécouvrez dans ce magnifique ouvrage illustré **tous les modèles mythiques de la marque championne des 24 H du Mans**. Feuilletter ce beau livre est un plaisir qui rime avec sportivité, puissance, raffinement et élégance... À offrir ou à s'offrir pour tous les amoureux de la firme de Stuttgart et de ses modèles phares.

Dim. 23,6 x 29,7 cm • 176 pages • Editions SOLAR.

PORSCHE 911
ET MODÈLES
MYTHIQUES

29€

Alliez **charme** et **technologie** !

Réécoutez tous vos titres préférés sur **vos disques vinyles, vos CD et vos cassettes audio**, grâce à cette magnifique chaîne au style rétro ! Elle est dotée d'une **radio AM/FM**, d'une **platine vinyle (33, 45 et 78 tours)**, d'un **lecteur cassette**, d'un **lecteur CD** et d'une **prise USB** pour écouter votre musique. Vous pouvez aussi enregistrer vos disques et cassettes sur clé USB. Sa haute technologie vous offre **un son d'une qualité exceptionnelle**.

Lecteur CD-CDR-CDRW, cassette, MP3 • Platine vinyle (33, 45 et 78 tours) • Radio AM/FM • Prise USB • Entrée/Sortie AUX • Affichage LCD avec rétroéclairage • Possibilité d'enregistrer vos vinyles, CD et K7 sur clé USB • 2 hauts parleurs • Livrée avec 1 télécommande • Poids 7,8 kg • Dim. 21 x 34 x 50 cm • Garantie 1 an • Eco-participation incluse.

LA CHAÎNE
RÉTRO
« LUXE »

199€



Pilotez et filmez tous azimuts!

D'une extrême stabilité, le drone SPACE Q4 caméra atteint une hauteur de plus de 50 mètres en vol. Commandé à l'aide d'une radio-commande équipée d'un écran LCD, toutes ses manœuvres telles que les rotations à 360° et les stationnaires sont simples à réaliser. Sa caméra permet la capture photo et vidéo, 4 LED à l'avant et à l'arrière le vol de nuit.

Batterie : Accu 500m Ah, 3.7 V • Autonomie de vol d'une dizaine de minutes • Dim. 30,5 cm x 30,5 cm x 8 cm
• Batterie pour l'émetteur : 6 piles AA (non fournies) • Carte mémoire micro SD de 2 Go offerte ! • Eco-participation incluse.

DRONE
RADIO-
COMMANDÉ
99,90



Ré-enregistrez facilement toutes vos VHS sur votre ordinateur!

Avant que les images ne disparaissent totalement des bandes VHS ou films 8 mm, transférez-les sur votre ordinateur ou gravez-les sur DVD/disque dur grâce au Grabbino®. Ingénieux et compact, il convertit parfaitement tous les formats analogiques au format numérique.

Pentium 4 2.4G ou plus. 512 Mo RAM ou plus • Port USB 2.0. Carte VGA supportant DirectX 9.0. 600 Mo à 3 Go de libre (par heure d'enregistrement) • Livré avec manuel + CD logiciel + CD driver.

GRABBINO®
YES WE SCAN
39€



Tradition et raffinement!

Boîtier chromé en alliage de métaux. Fond en acier inoxydable. Boutons poussoirs ronds et remontoir cranté. Bracelet en cuir brun clair grainé façon croco.

Mouvement analogique • Quartz 6 aiguilles (pile fournie) • Boîtier norme ISO 301-1981 ZN AL4
• Verre minéral de protection • Compteurs : décompte des secondes, affichage des minutes écoulées, indication des heures sur 24 h.



CHRONOGRAPHE
CLASSANCE
« LIP CLASSICS »
49€

6j/7

PLUS RAPIDE!
Commandez par téléphone par
carte bleue uniquement
au 01 46 48 48 83

BON DE COMMANDE

SÉLECTION AUTO MOTO
CS 90125 - 27 091 EVREUX CEDEX 9

Code avantage : 357.061

Désignation	Réf.	Qté	Prix unit.	Total
Outil d'aide à la conduite « Inforad V6 »	382.028		49,90 €	
Porsche 911 et modèles mythiques	391.946		29 €	
La chaîne rétro « Luxe »	384.461		199 €	
Grabbino® Yes we scan	371.856		39 €	
Drone radio-commandé	381.038		99,90 €	
Chronographe classance « Lip Classics »	389.445		49 €	
<input type="checkbox"/> Ma commande est inférieure à 49€				+6,90€
<input type="checkbox"/> Ma commande atteint 49€. Ma livraison est offerte				0€
<input type="checkbox"/> Livraison en 72h Colissimo suivi*				+7,90€
TOTAL DE MA COMMANDE				

mes coordonnées (merci d'écrire en majuscule)

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

Code Postal _____ Ville _____

E-mail _____

Téléphone _____ Date de naissance _____

JE RÉGLE MA COMMANDE

- ☐ En une seule fois ☐ en 3 fois sans frais (à partir de 99€ de commande)
- ☐ Chèque ci-joint à l'ordre Opération Reworld Média ☐ Carte bleue
(Important : la date de validité de ma carte doit être supérieure ou égale à 3 mois)

N° de carte _____

Date de validité _____ Cryptogramme _____

Les 3 derniers chiffres imprimés au dos de la carte

Date et signature obligatoires :

Offre valable uniquement en France métropolitaine pendant 2 mois dans la limite des stocks disponibles. *Délai de livraison des produits : maximum 3 semaines après l'enregistrement de votre commande sauf si envoi par colissimo (4 jours max). Selon l'article L121-21 du code de la consommation, vous disposez d'un délai de 14 jours pour changer d'avis et nous retourner votre colis dans son emballage d'origine complet. Le droit de retour ne peut être exercé pour les enregistrements audio ou vidéo décodés. Les frais d'envoi et de retour restent à votre charge. En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès d'Auto Moto. Par notre intermédiaire, vous pouvez être amené à recevoir des propositions d'autres organismes, si vous ne le souhaitez pas merci de nous écrire.

Émissions de CO₂ et bonus-malus

BONUS
moins de 21 g/km :
27 % du prix TTC, plafond 6300 €

de 21 à 60 g/km : 1 000 €
Véhicules hybrides émettant moins
de 110 g/km : 750 €

MALUS	
de 131 à 135 g/km	150 €
de 136 à 140 g/km	250 €
de 141 à 145 g/km	500 €
de 146 à 150 g/km	900 €
de 151 à 155 g/km	1 800 €
de 156 à 175 g/km	2 200 €
de 176 à 180 g/km	3 000 €
de 181 à 185 g/km	3 800 €
de 186 à 190 g/km	4 000 €
de 191 à 200 g/km	6 500 €
plus de 200 g/km	8 000 €

MODÈLE CO₂ EUROS

ABARTH

595		
14 Turbo 16v T-Jet 140	139	18 000
14 Turbo 16v T-Jet 140 C	139	19 800
14 T. 16v T-Jet 160 Turismo Auto.	134	23 700
14 Turbo 16v T-Jet 180 Competizione	139	25 100

695		
14 Turbo 16v T-Jet 190 Biposto	145	40 500

ALFA ROMEO

MITO		
14 MPI 70	134	14 490
14 MPI 78 Stop&Start	130	15 490
0.9 TwinAir 105 S&S	99	18 590
14 MultiAir 140 S&S boîte TCT	129	22 790
14 MultiAir 170 S&S boîte TCT	139	25 190
13 JTDm 85 S&S	90	20 340
16 JTDm 120 S&S	114	22 140
GIULIETTA		
14 T-Jet 105 S&S	148	21 190
14 T-Jet 120 S&S	148	24 000
14 MultiAir 150 S&S Sprint	131	27 000
14 MultiAir 170 S&S Exclusive	131	29 850
1750 TBI 240	177	34 600
16 JTDm 105 S&S Sprint	104	27 600
16 JTDm 120 S&S Sprint	nc	27 800
2.0 JTDm 125 S&S Distinctive	110	28 600
2.0 JTDm 175 S&S TCT Sprint	124	33 500
2.0 JTDm 175 S&S TCT Exclusive	116	35 150
4C SPIDER	161	73 000

ASTON MARTIN

VANTAGE		
V8 420 Coupé	321	112 946
V8 420 Roadster	299	125 047
V8 430 Coupé S	299	125 652
V8 430 Roadster S	nc	137 753
V12 565 Coupé S	343	182 626
DB9		
V12 540 GT Coupé	345	188 380
V12 540 GT Volante	345	203 505
VANQUISH		
V12 700 Coupé	298	259 926
V12 570 Volante	298	275 051
RAPIDE S	300	197 455

AUDI

A1		
10 TFSI 95 Ultra	97	17 880
10 TFSI 95 S tronic 7	102	19 660
14 TFSI 125	115	19 900
14 TFSI 150 COD Ambiente	109	24 120
14 TFSI 150 S tronic 7 Ambiente	109	25 900
18 TFSI 192 S tronic 7 Ambiente	129	27 980
14 TDI 90 Ultra	89	19 600
16 TDI 116 S tronic 7	97	22 690
● 5 portes Sportback		+ 800
A3 (3 PORTES)		
12 TFSI 110	114	24 100
14 TFSI 125	117	25 110
14 TFSI 150 COD Ambiente	109	28 680
14 TFSI e-tron	109	38 900
18 TFSI 180	134	30 750
2.0 TFSI 300 Quattro S3	159	48 900
16 TDI 110 Ultra	89	25 670

1.6 TDI 110 S tronic 6	116	27 740
2.0 TDI 150	106	27 720
2.0 TDI 150 Quattro	122	29 870
2.0 TDI 184	109	32 180
2.0 TDI 184 Quattro S tronic 6	124	36 400
● Finition S Line (sur Ambition)		+ 2 500
● Finition Ambition Luxe (sur Ambition)		+ 5 050
● Sportback		+ 900

A3 BERLINE (4 PORTES)

1.4 TFSI 125	115	26 860
1.8 TFSI 180	139	32 500
1.8 TFSI Quattro S tronic 6	154	36 720
1.6 TDI 110 Ultra	92	27 420
2.0 TDI 150	104	29 470
2.0 TDI 184	110	33 930
● Finition Ambition (sur Ambition)		- 50
● Finition S Line (sur Ambition)		+ 2 500
● Finition Ambition Luxe (sur Ambition)		+ 5 050

A3 CABRIOLET

1.4 TFSI 125	122	32 110
1.4 TFSI 150 COD Ultra	109	35 680
1.4 TFSI 150 COD Ultra S tronic 7	109	37 750
1.6 TDI 110	104	32 670
2.0 TDI 150	110	34 720
2.0 TDI 184	114	39 180
2.0 TDI 184 Quattro S tronic	129	43 400
● Finition Ambition (sur Ambition)		- 50
● Finition S Line (sur Ambition)		+ 2 500
● Finition Ambition Luxe (sur Ambition)		+ 5 300

TT (NOUVEAU)

1.8 TFSI 180	138	36 250
2.0 TFSI 230	141	41 410
2.0 TFSI S tronic 6	148	43 910
2.0 TFSI 230 Quattro S tronic	151	46 310
2.0 TDI 184	110	40 810
TT ROADSTER		
1.8 TFSI 180	138	39 250
2.0 TFSI 230	142	44 410
2.0 TFSI 230 S tronic 6	153	46 910
2.0 TFSI 230 Quattro S tronic 6	156	49 310
2.0 TDI 184	114	43 810

AA

1.8 TFSI 170	134	30 980
1.8 TFSI 170 Quattro	154	33 480
2.0 TFSI 225	149	35 100
2.0 TFSI 225 Quattro	157	37 600
3.0 TFSI V6 Quattro S tronic	179	48 230
S4 Quattro S tronic	179	64 400
RS4 Avant	249	88 900
2.0 TDI 136 Ultra	104	32 630
2.0 TDI 150	124	32 630
2.0 TDI 150 Quattro	129	35 130
2.0 TDI 163 Ultra	109	35 100
2.0 TDI 190 Ultra	102	37 450
2.0 TDI 190 Quattro	135	37 960
2.0 TDI 190 Quattro S tronic	139	40 160
3.0 TDI 245 V6 Quattro S tronic	157	49 520
● A4 Avant (sauf RS4)		+ 1 350
● Finition S Line (sur Ambition)		+ 5 450
● Finition Ambition Luxe (sur Ambition)		+ 7 650
● S tronic		+ 2 200
● Multitronic		+ 2 100

A4 ALLROAD

2.0 TFSI 225 Quattro	163	43 630
2.0 TDI 150 Clean Diesel Quattro	139	41 160
2.0 TDI 190 Clean Diesel Quattro	145	43 990
3.0 TDI V6 Clean Diesel Quatt. S	159	53 250
● S tronic		+ 2 200
AS COUPÉ		
1.8 TFSI 177 Attraction	128	36 830
1.8 TFSI 177 multitronic6 Attraction	132	38 930
2.0 TFSI 230	136	41 290
2.0 TFSI 230 Quattro	149	43 790
3.0 V6 TFSI 272 Quattro S tronic 7	174	54 780
SS Quattro S tronic	179	70 730
RSS V8 Quattro S tronic	246	92 010
2.0 TDI 163 Ultra	109	40 130
2.0 TDI 190 Attraction	117	40 490
2.0 TDI 190 Quattro	128	42 990
3.0 TDI V6 218 Quattro S tronic 7	158	51 200
3.0 TDI V6 245 Quattro S tronic 7	158	56 170
● Finition Ambition (sur base)		+ 3 200
● Finition S Line (sur Ambition)		+ 4 500
● Ambition Amb. Luxe (sur Ambition)		+ 6 750

AS CABRIOLET

1.8 TFSI 177 Ambition	137	44 630
1.8 TFSI 177 multitronic6	139	46 730
2.0 TFSI 230	144	49 090
2.0 TFSI 230 Quattro S tronic 7	160	53 790
3.0 TFSI V6 272 Quattro S tronic 7	184	59 380
SS Quattro S tronic	184	75 160
RSS V8 Quattro S tronic	249	100 270

2.0 TDI 150	123	45 720
2.0 TDI 190	125	48 290
3.0 TDI 190 Quattro	134	50 790
3.0 TDI V6 218 Quattro S tronic 7	164	55 800
3.0 TDI 245 V6 Quattro S tronic 7	167	60 770
● Finition S Line (sur Ambition)		+ 4 700
● Multitronic		+ 2 100

AS SPORTBACK

1.8 TFSI 177 Attraction	134	35 740
1.8 TFSI 177 multitronic6	136	37 840
2.0 TFSI 225	138	40 080
2.0 TFSI 225 Quattro	152	42 580
2.0 TFSI 225 Multitronic 8	144	42 180
3.0 TFSI V6 Quattro S tronic 7	177	52 010
SS Quattro S tronic 7	179	70 030
2.0 TDI 136 Ultra	109	35 320
2.0 TDI 150	118	36 820
2.0 TDI 163 Ultra	119	39 010
2.0 TDI 190	119	39 370
2.0 TDI 190 Quattro	128	41 870
3.0 TDI 218 V6 Quattro S tronic	159	48 470
3.0 TDI 245 V6 Quattro S tronic	149	53 390
● Attraction (sauf 3.0 TDI)		- 1 700
● Finition S Line (sur Attraction)		+ 7 100
● Ambition Luxe (sur Attraction)		+ 9 500

AB

1.8 TFSI 190	138	42 400
1.8 TFSI 190 Ultra S tronic 7	133	44 700
2.0 TFSI 252 S tronic 7	137	49 270
3.0 TFSI V6 Quattro S tronic 7	172	58 300
SS V8 4.0 TFSI Quattro S tronic 7	218	93 540
RS6 V8 4.0 TFSI Quattro Tiptronic 8	233	125 100
2.0 TFSI Hybrid	145	57 260
2.0 TDI 150 Ultra	112	40 960
2.0 TDI 190 Ultra	109	43 360
3.0 TDI 218 V6 S tronic 7	113	49 930
3.0 TDI 218 Quattro S tronic 7	128	52 830
3.0 TDI 272 Quattro S tronic 7	133	56 130
3.0 Bi-TDI 320 V6 Quatt. Tiptronic 8	159	65 410
● Ambition Luxe (sur Ambition)		+ 7 200
● Finition Avus (sur Ambition)		+ 11 500
● A6 Avant		+ 2 600

AB ALLROAD

3.0 TFSI V6 Quattro S tronic 7	185	64 900
3.0 TFSI 190 V6 Quattro S tronic 7	145	57 030
3.0 TDI 218 V6 Quattro S tronic 7	145	59 430
3.0 TDI 272 V6 Quattro S tronic 7	149	62 730
3.0 Bi-TDI 320 V6 Quattro Tiptronic 8	172	72 960
● Ambition Luxe (sur Ambition)		+ 7 200
● Finition Avus (sur Ambition)		+ 11 500
A7 SPORTBACK		
1.8 TFSI 190 S tronic 7	139	55 320
2.0 TFSI 252 S tronic 7	144	60 470
2.0 TFSI 252 Quattro S tronic 7	161	63 470
3.0 TFSI V6 333 Quattro S tronic 7	182	70 540
57.40 TFSI V8 Quattro S tronic 7	215	105 410
RS7 4.0 TFSI V8 Quattro Tiptr. 8	221	134 340
3.0 TDI 190 V6 tronic 7	122	60 200
3.0 TDI 218 V6 Ultra S tronic 7	122	62 670
3.0 TDI 218 V6 Quattro S tronic 7	137	65 670
3.0 TDI 272 V6 Quattro S tronic 7	142	69 290
3.0 Bi-TDI 320 V6 Quattro Tiptr. 8	167	73 390
● Finition Ambition Luxe		+ 6 100
● Finition S Line		+ 4 100
● Finition Avus		+ 14 200

AB & LIMOUSINE

3.0 TFSI V6 Quattro Tiptronic 8	178	91 100
3.0 TFSI V6 Quatt. Tiptronic L	179	96 400
4.0 TFSI V8 Quattro Tiptronic 8	213	112 200
4.0 TFSI V8 Quatt. Tiptronic L	215	117 500
58.40 TFSI V8 Quattro Sport Tiptr. 220	137	137 040
6.3 W12 Quattro L	259	159 180
Full Hybrid	155	91 860
Hybrid Limousine	155	97 160
3.0 TDI V6 Clean Diesel Quattro Tiptr. 155	88	88 580
3.0 TDI V6 Clean Diesel Quatt. Tipt. L 155	93	88 880
4.2 TDI V8 Clean Diesel Quattro Tiptr. 194	107	107 340
4.2 TDI V8 Clean Diesel Quatt. L	155	102 640
● Finition Avus		+ 13 400
● Finition Avus Extended vs Avus		+ 6 000

Q3

1.4 TFSI 150 COD Ultra	134	31 570
1.4 TFSI 150 COD S tronic 6	143	33 670
2.0 TFSI 180 Quattro S tronic 7	161	37 840
2.0 TFSI 220 Quattro S tronic 7	168	43 110
RS 2.5 TFSI 340 Quattro S tronic 7	203	62 500
2.0 TDI 120	131	30 060
2.0 TDI 120 S tronic 7	134	32 160
2.0 TDI 150 Ultra	124	31 780
2.0 TDI 150 Quatt. S tronic 7 Amb. L	140	44 030
2.0 TDI 184 Quatt. S tronic 7	144	39 030

2.0 TFSI 180 Quattro	172	42 070
2.0 TFSI 230 Quattro	172	44 660
5.3.0 BiTDI 326 Quattro	174	74 350
5.3.0 BiTDI 340 Quattro	174	79 370
2.0 TFSI Hybrid Quattro	159	58 470
2.0 TDI 150 Ultra	129	38 770
2.0 TDI 150 Quattro	147	41 270
2.0 TDI 190 Quattro S tronic 7	149	46 730
3.0 TDI 258 V6 Q S tronic 7	154	53 600
● Finition Business line vs Ambition		+ 2 900
● Finition Ambition Luxe		+ 4 800
● Finition S Line		+ 6 900
● Finition Avus		+ 9 950

Q7 (7 PLACES)

3.0 TFSI 333 Quattro Tiptronic 8	179	73 230
V6 3.0 TFSI 333 S Line	183	77 330
V6 3.0 TDI 218 Ultra Clean Diesel Q.T. 148	64	83 300
3.0 TDI 272 Quattro Tiptronic 8	153	69 130
V6 3.0 TDI 272 S Line	153	73 230
3.0 TDI 258 Quattro e-tron	50	80 500
V6 3.0 TDI 272 Ambition Luxe	153	74 130

R8 COUPÉ

520d 190	119	43 850	M 575	258	126 000	BlueHDi 120 S&S	100	27 950	LODGY (5 PLACES)		
520d xDrive 190 auto.	129	48 750	7 places		+ 1 900	BlueHDi 120 S&S EAT6	100	29 250	ScE 100	139	9 990
525d 218	129	50 800	X6 (NOUVEAU)			BlueHDi 150 S&S	102	31 350	TCE 115 Silver Line	124	13 200
525d xDrive 218 auto.	133	55 700	xDrive 35i 306 Lounge Plus	198	72 800	BlueHDi 150 S&S EAT6 Exclusive	112	35 750	TCE 115 Stepway	124	14 300
530d 258 auto.	134	56 900	xDrive 50i 450	225	88 950	GRAND C4 PICASSO			dCI 90 Silver Line	103	14 400
530d xDrive 258 auto.	142	59 500	xDrive M	258	133 800	PureTech 130 S&S Attraction	115	25 600	dCI 110 Silver Line	105	15 200
535d 313 auto.	138	61 800	xDrive 30d 258	157	71 250	PureTech 130 S&S Comfort	115	27 600	● Lodgy 7 places (sauf 1.6 85)		+ 500
535d xDrive 313 auto. Luxury	147	69 900	xDrive 40d 313	163	76 250	THP 165 S&S EAT6	130	31 550	DOCKER		
M550d xDrive 381 auto.	162	88 300	Z4			BlueHDi 100 S&S	99	26 600	ScE 100	140	9 490
SÉRIE 5 TOURING			sDrive 181 156	159	37 150	BlueHDi 120 S&S	105	27 600	Tce 115 Ambiance	130	12 700
528i 245 Lounge	162	53 450	sDrive 201 184	159	40 150	BlueHDi 120 S&S EAT6	103	30 900	dCI 75 Ambiance	108	13 800
528i xDrive 245 auto.	157	58 350	sDrive 281 245	159	46 350	BlueHDi 150 S&S	102	32 550	dCI 90 Ambiance	108	14 300
531i xDrive 306 auto. Luxury	188	70 550	sDrive 35i 306	219	51 500	BlueHDi 150 S&S EAT6 Exclusive	112	36 950	DUSTER		
518d 150 Lounge	128	42 600	sDrive 35i 340 M Sport	210	65 300	CS			ScE 115	145	11 990
520d 190	128	46 450	● Boîte automatique (sur 201 et 281)		+ 2 400	BlueHDi 150 S&S	106	31 400	Tce 125 4x2 Ambiance	145	13 190
520d xDrive 190 auto.	138	51 350	● Robotisée DKG (sur 35i)		+ 2 500	BlueHDi 150 S&S Hydract. Comfort	106	32 700	dCI 90 4x2	115	14 800
525d 218 Lounge Plus	139	53 400	CADILLAC			BlueHDi 180 S&S EAT6	114	35 000	dCI 110 4x2 Ambiance	115	15 400
525d xDrive 218 auto.	142	58 300	ATS BERLINE			BlueHDi 180 S&S EAT6 Hydract. Exclu. 114	114	38 250	● Duster 4x4 (sur dCI + 8 g CO2)		+ 2 000
530d 258 auto.	139	59 500	2.0T RWD AT8 Élegance	176	47 700	CS TOURER					
530d xDrive 313 auto. Luxury	164	72 550	2.0T AWD AT8	181	49 700	BlueHDi 150 S&S	110	32 500	FERRARI		
535d xDrive 313 auto.	154	67 000	2.0T AWD AT8	175	50 300	BlueHDi 180 S&S EAT6	114	36 100	California	250	188 353
M550d xDrive 381 auto.	166	91 000	ATS COUPÉ			BlueHDi 180 S&S EAT6 Hydract. Exclu. 114	114	39 550	LaFerrari	330	1 200 000
SÉRIE 5 GRAN TOURISMO			2.0 Turbo Élegance	175	41 000	CS TOURER XTR			488 GTB Coupé	260	209 240
535i xDrive 306 Lounge	199	68 900	2.0 Turbo Premium	175	50 300	BlueHDi 150 S&S	110	38 550	488 Spider	260	232 399
520d 184	149	55 900	CTS			BlueHDi 180 S&S EAT6	114	40 850	FF	360	263 592
530d 258	159	63 350	2.0T RWD AT8 Élegance	180	45 900	HDI 135 MusicBox	155	38 400	F12 Berlinetta	350	272 695
530d xDrive 258	165	65 950	2.0T AWD AT8	193	48 400	HDI 160 MusicBox	155	39 800	FIAT		
535d xDrive 313 Luxury	168	77 300	ESCALADE			DS			500 (SÉRIE 4)		
SÉRIE 6 COUPÉ			V8 6.2 AWD AT	302	101 400	DS3			12.69 Pop	115	12 490
640i 320 Lounge Plus	172	84 350	SRX			PureTech 82	104	15 950	12.69 Lounge	115	14 490
650i 450	199	97 750	3.6 V6 AWD		55 100	PureTech 82 BVM 8e Chic	107	17 650	12.69 Club	115	15 990
650i xDrive 450	213	101 150	CHEVROLET			PureTech 110 S&S	104	19 550	0.9 85 TwinAir S&S Lounge	90	16 090
M6	231	135 150	CORVETTE			THP 165 S&S Sport Chic	129	24 450	0.9 105 TwinAir S&S Lounge	99	16 840
640d 313	147	87 600	6.2 V8 Coupé	283	75 125	BlueHDi 100 S&S BVM 8e Chic	87	20 450	● Boîte Dualogic		+ 1 100
640d xDrive 313	154	91 000	6.2 V8 Cabriolet	283	80 175	BlueHDi 100 S&S BVM 8e Chic	87	20 450	● 500C		+ 2 000
SÉRIE 6 CABRIOLET			206	283	100 340	BlueHDi 100 S&S BVM 8e Chic	87	20 450	500L		
640i 320	184	93 450	CITROËN			BlueHDi 120 S&S BVM6 Sport Chic	94	26 650	1.4 95 Pop	143	15 900
650i 450	208	106 850	C ZERO			PureTech 82 Be Chic	112	20 450	0.9 85/80 TwinAir S&S Popstar	105	21 350
650i xDrive 450	221	110 250	Aircream	0	26 900	PureTech 110 S&S BVM 8e Chic	104	23 150	0.9 105 TwinAir S&S	111	21 350
M6	239	142 600	C1 3 PORTES (NOUVELLE)			THP 165 S&S BVM6 Sport Chic	129	26 650	0.9 105 TwinAir S&S Trekking Popstar	113	20 350
640d 313	144	96 700	VTI 68 Live	95	10 350	BlueHDi 100 S&S BVM 8e Chic	92	23 100	1.4 T-Jet 120 Popstar	145	19 850
640d xDrive 313	158	100 100	VTI 68 Feel	95	12 050	BlueHDi 100 S&S BVM 8e Chic	92	23 900	1.4 T-Jet 120 GPL	142	21 350
SÉRIE 6 GRAN COUPÉ			VTI 68 ETG Feel	95	12 900	BlueHDi 120 S&S BVM6 Sport Chic	94	28 000	1.3 Multijet 95 S&S Trekking Lounge	109	22 990
640i 320 lounge plus	174	86 550	VTI 68 ETG Shine	97	13 950	PureTech 130 S&S	112	23 700	1.3 Multijet 95 S&S Lounge	107	21 990
640i xDrive 320	149	92 500	PureTech 82 BVM Shine	99	13 950	PureTech 130 S&S BVM6 Sport Chic	116	32 000	1.6 Multijet 120 S&S Lounge	112	22 990
650i 450	199	99 950	● 5 portes		+ 500	PureTech 130 S&S BVM6 Sport Chic	116	32 000	BOXER		
650i xDrive 450	215	103 350	● Ainscape (sur Feel et Shine)		+ 1 450	THP 165 S&S EAT6 Sport Chic	130	34 950	E-Tong 110	139	15 990
M6	231	139 900	C3			THP 210 S&S BVM6 Sport Chic	138	35 750	Multijet 95 Lounge	103	22 590
640d 313	143	89 100	PureTech 68	104	13 600	BlueHDi 150 S&S BVM6 So Chic	100	31 400	Multijet 95 Lounge	103	22 590
640d xDrive 313 Exclusive	149	105 400	PureTech 82	104	14 200	BlueHDi 180 S&S EAT6 So Chic	113	34 250	Multijet 120 4x4 Cross	130	25 790
SÉRIE 7			PureTech 110 S&S	107	17 000	BlueHDi 180 S&S EAT6 Sport Chic	115	37 750	PANDA		
740i 326	194	91 100	BlueHDi 75	90	15 800	DS4 CROSSBACK			12.69 Pop	119	9 990
740i 326	164	98 300	BlueHDi 100 S&S	87	19 250	PureTech 130 S&S	114	27 200	12.69 GPL	106	13 040
750i xDrive 450 Exclusive	194	120 900	BlueHDi 100 S&S Exclusive	87	21 500	PureTech 130 S&S BVM6 Sport Chic	116	32 100	0.9 85 TwinAir S&S Easy	99	12 740
750i xDrive 450 Exclusive	197	126 500	C3 PICASSO			THP 165 S&S EAT6 Sport Chic	130	35 050	0.9 85/80 TwinAir S&S GNV	85	14 740
ActiveHybrid 7	158	95 600	PureTech 110 Exclusive	115	21 350	BlueHDi 120 S&S BVM6 Chic	100	28 550	0.9 85 TwinAir S&S 4x4 Pop	125	15 140
ActiveHybrid L7	158	100 350	BlueHDi 100 Comfort	101	21 100	BlueHDi 180 S&S EAT6 Sport Chic	115	37 850	0.9 90 TwinAir S&S 4x4 Cross	114	18 640
730d 265	119	86 500	BlueHDi 100 Exclusive	101	23 100	THP 165 S&S EAT6 Be Chic	135	33 750	1.3 95 Multijet S&S Easy	104	14 990
730d xDrive 265	137	97 250	NEMO MULTISPACE			THP 210 S&S BVM6 So Chic	144	36 700	1.3 95 Multijet S&S 4x4 K-Way	117	19 340
X1			HDI 80 Attraction	118	16 000	BlueHDi 120 S&S BVM6 Chic	100	29 550	1.3 95 Multijet S&S 4x4 Cross	119	20 490
sDrive 181 136 Lounge	119	31 950	HDI 80 Comfort	118	18 050	BlueHDi 120 S&S EAT6 Chic	105	31 250	PURTO (3 PORTES)		
sDrive 201 192	149	39 950	HDI 80 XTR	118	18 450	BlueHDi 120 S&S EAT6 So Chic	105	36 050	12.69 Cult	126	13 490
sDrive 251 231 auto. xLine	149	46 850	BERLINGO MULTISPACE			BlueHDi 150 S&S BVM6 Be Chic	103	34 050	1.4 77 S&S Steel	132	14 450
sDrive 16d 116 Lounge	109	32 150	BlueHDi 75	113	21 300	BlueHDi 150 S&S BVM6 So Chic	103	36 350	1.4 77 S&S GPL Steel	114	15 950
sDrive 18d 150	119	34 600	BlueHDi 100 Feel	113	22 000	BlueHDi 180 S&S EAT6 Be Chic	110	36 750	1.4 77/70 S&S GNV	115	16 450
sDrive 20d 190	118	37 850	BlueHDi 120 S&S BVM6 XTR	115	24 150	BlueHDi 180 S&S EAT6 Sport Chic	114	43 050	0.9 105 TwinAir S&S Steel Pack	99	17 200
sDrive 20d 190 Sport	133	44 000	C4			Hybrid 4x4 ETG6 So Chic	90	42 850	1.4 77 S&S GPL Steel Business	116	18 830
sDrive 25d 231	132	44 150	PureTech 110	112	19 900	DACIA			1.4 77/70 S&S GNV	115	17 330
● Boîte automatique		+ 2 200	PureTech 130 S&S	107	22 850	SAUNDER			SEDCI		
X3			BlueHDi 100 S&S EAT6	117	27 350	12 16v 75	135	7 990	1.6 16v Dynamic 4x2	141	16 240
sDrive 201 184 Lounge	156	41 200	BlueHDi 100	95	22 150	12 16v 75 Ambiance	135	9 050	1.6 16v Emotion 4x4	149	19 450
sDrive 281 245	162	49 000	BlueHDi 120 S&S	95	23 350	12 16v 75 Lauréate	135	10 150	NUBO		
sDrive 35i 306 Lounge Plus	193	57 200	BlueHDi 120 S&S EAT6	98	29 400	Tce 90 Ambiance	120	10 300	1.4 77 Pop	161	13 500
sDrive 18d 150 Lounge	135	38 700	BlueHDi 150 S&S	102	29 700	Tce 90 Stepway Ambiance	125	11 100	1.4 70 GNV Lounge	119	17 000
sDrive 20d 190	145	43 750	BlueHDi 120 S&S	119	29 450	dCI 75 Ambiance	90	11 250	1.3 80 Multijet Lounge	118	17 990
sDrive 30d 258	149	52 100	HDI 115 S&S 4x2	132	31 250	dCI 90 Stepway Prestige	98	14 150	1.3 95 Multijet Trekking	118	19 990
sDrive 35d 313 auto. Lounge Plus	157	60 600	HDI 115 S&S 4x4	132	31 250	LOGAN			1.3 80 Multijet Lounge Business	118	18 580
● Boîte automatique		+ 2 200	HDI 150 4x2 Exclusive	132	36 100	12 16v 75	130	7 790	DOBLO (NOUVEAU)		
X4			HDI 150 4x4 Exclusive	132	36 100	12 16v 75 Ambiance	130	7 790	1.4 95 Pop	173	16 490
xDrive 281 245 auto. Lounge	162	56 100	C4 GACTIS			Tce 90 Lauréate	109	10 100	1.4 120 T-Jet GNV Lounge	134	23 490
xDrive 35i 306 auto.	193	60 500	PureTech 82	107	15 200	12 16v 75	130	8 990	1.6 Multijet 95 S&S Lounge	124	21 990
xDrive 20d 190	135	50 800	PureTech 110 S&S	100	18 900	dCI 90	90	12 750	1.6 Multijet 95 S&S Lounge Pack	124	22 990
xDrive 30d 258 auto.	149	59 200	BlueHDi 100 S&S EAT6	89	21 150	LOGAN MCV			1.6 Multijet 120 S&S Lounge Pack	124	23 490
xDrive 35d 313 auto. xLine	157	68 650	BlueHDi 120 S&S	95	22 100	12 16v 75	130	8 990	1.6 Multijet 120 S&S Trekking	124	23 490
X5 (5 PLACES)			BlueHDi 150 S&S	95	22 100	Tce 90 Ambiance	109	11 300	1.6 Multijet 120 S&S Lounge P. Maxi	124	24 290
xDrive 35i 306	199	69 000	PureTech 130 S&S	115	24 400	Tce 90 Lauréate	109	12 400	FREEMONT		
xDrive 50i 450	226	85 300	THP 165 EAT6 S&S	130	30 350	Tce 90 Easy-R Lauréate	110	13 000	2.0 Multijet 140 Lounge	169	31 250
sDrive 25d 218	149	53 950	BlueHDi 100 S&S	99	25 400	dCI 90 Prestige	90	14 950	2.0 Multijet 170 Lounge	169	32 450
sDrive 25d 218	154	56 950							2.0 Multijet 170 4x4 Auto.	194	37 250
xDrive 30d 258	156	67 450									
xDrive 40d 313 Lounge Plus	157	72 450									
M50d 381	173	96 300									

S-MAX	
15 160 EcoBoost S&S Trend	149 33 600
20 240 EcoBoost S&S auto.	180 41 300
20 TDCI 120 S&S Trend	129 33 600
20 TDCI 150 S&S Titanium	129 37 100
20 TDCI 150 S&S Powershift	139 36 800
20 TDCI 180 S&S Powershift Titanium	149 40 300
20 TDCI 180 S&S Powershift I-AWD	149 42 300
20 TDCI 220 S&S Powershift Titan.	144 41 800

HONDA	
JAZZ (NOUVELLE)	
13 i-VTEC Éléance	116 16 100
13 i-VTEC Executive	116 16 900
13 i-VTEC Exclusive Navi	120 19 100
13 i-VTEC Hybrid Exclusive	104 22 600
CIVIC	
14 i-VTEC Éléance	129 20 790
18 i-VTEC Executive	145 24 700
16 i-TEC Éléance	94 23 640
2.0 i-VTEC Type-R	170 35 000
2.0 i-VTEC Type-R GT	170 37 400
● Tourer (sur 1.8 i-VTEC et 1.6i-DETC)	+ 1 100
CIVIC TOURER	
18 i-VTEC Executive	149 25 830
18 i-VTEC Executive Navi	149 26 630
16 i-TEC Éléance	99 24 770
16 i-TEC Innova	103 31 740
CR-V	
2.0 i-VTEC 2WD Éléance	168 29 450
2.0 i-VTEC 4WD Executive Navi AT	179 36 250
16 i-TEC 2WD Comfort	115 27 800
16 i-TEC 2WD Executive Navi	119 32 750
16 i-TEC 4WD Innova AT	139 42 950
HR-V	
15 i-VTEC Éléance	104 21 500
16 i-TEC Exclusive Navi	108 27 880

HYUNDAI	
i10 (5 PORTES)	
10 66	108 10 190
10 66 Pack Evidence	108 11 100
10 66 Pack Sensation	108 12 700
12 87 Pack Evidence	114 11 700
12 Pack Sensation auto.	142 13 990
i20 (NOUVELLE)	
12 75 Initia	112 12 500
12 84 Initia	112 12 950
12 84 Intuitive	112 14 950
12 84 Intuitive Plus	119 16 250
12 84 Creative	119 17 700
14 100 Intuitive	122 15 550
14 100 Intuitive Plus	127 16 850
14 100 Creative	127 18 300
11 87 75 Initia	99 14 850
14 CRDI 90 Intuitive	102 17 550
14 CRDI 90 Creative	106 20 300
iX20	
14 90 Initia Blue Drive	130 16 000
14 90 Intuitive Blue Drive	130 18 700
16 125 Intuitive Blue Drive	139 19 800
16 125 Creative auto.	150 21 800
16 125 Executive	148 23 100
14 CRDI 90 Creative Blue Drive	130 21 300
16 CRDI 115 Intuitive Blue Drive	115 21 500
16 CRDI 115 Executive	120 24 800
i30 (NOUVELLE)	
14 100 Base Blue Drive	138 16 500
14 100 Initia Blue Drive	138 18 600
14 CRDI 90 Initia Blue Drive	138 18 600
14 CRDI 110 Initia	109 20 700
16 CRDI 110 EA Sports Blue Drive	99 23 990
16 CRDI 110 Executive Blue Drive	104 26 200
16 GDI 135 Executive	134 24 700
16 CRDI 110 Executive DCT-7	115 27 600

JAGUAR	
XE	
2.0 Turbo 200 auto. Pure	179 37 200
2.0 Turbo 240 auto.	179 42 900
V6 3.0 S/C 340 auto.	194 61 800
2.0 D 163 i-Prestige Pure	104 37 000
2.0 D 180 auto. Prestige	111 43 710
● Boîte automatique	+ 2 500
XF	
2.0 240 Pure	207 50 010
V6 3.0 AWD 340	204 68 330
V6 3.0 AWD 380	204 87 280
2.2 D 163 Pure	104 41 760
2.2 D 180	114 44 060
V6 3.0 D 300 Prestige	144 64 940
XJ	
V6 3.0 S/C 340 AWD Luxe Premium	234 95 550
V6 3.0 D 300 Luxe	159 83 100
V6 3.0 D empat. long Portfolio	159 99 250
F-PAGE	
V6 3.0 S/C 340 auto. AWD Pure	nc 59 510
V6 3.0 S/C 380 auto. AWD S	nc 81 070
2.0 D 180 2WD Pure	nc 42 740
2.0 D 180 AWD Pure	nc 45 360
V6 3.0 D 300 auto. AWD Portfolio	nc 70 300
F-TYPE COUPÉ	
V6 3.0 S/C 340	205 65 490
V6 3.0 S/C 380 S	211 77 590
V8 5.0 S50 R auto.	259 107 660
V8 5.0 S50 R AWD	259 113 660
F-TYPE CABRIOLET	
V6 3.0 S/C 340	205 72 540
V6 3.0 S/C 380 S	211 84 640
V6 AWD	211 93 190
V8 5.0 S50 R auto. AWD	259 120 770

JEEP	
RENADE	
16 110 4x2 e.TorQ EVO S&S	141 18 950
1.4 MultiAir 140 4x2 S&S	140 22 150
1.6 MultiAir 4x4 Act. Drive Auto.	160 31 450
1.6 MultiAir 120 4x2 S&S	120 21 650
2.0 MPT 120 4x4 Act. Drive S&S	134 23 550
2.0 MPT 140 4x4 Act. Drive S&S	134 30 350
2.0 MPT 140 Active Drive Low A.	150 32 700
2.0 MPT 170 Active Drive Low A.	151 33 550

KIA	
PICANTO (3 PORTES)	
10 66 Motion	105 9 950
● 5 portes	+ 600
RIO (5 PORTES)	
12 85 Motion	115 13 490
11 CRDI 75 Motion	99 15 490
14 CRDI 90 Active	109 17 650
● 3 portes (sauf Premium)	- 600
SOUL (NOUVEAU)	
16 CRDI 136 M	128 19 900
16 CRDI 136 DCT L	135 23 400
EV Électrique	0 35 400
EV Électrique Ultimate	0 36 900
VENGA	
14 90 ISG Motion	130 15 650
16 125 ISG BVM6 Active	139 19 350
16 125 Auto.	150 22 450
14 CRDI 90 Style	109 19 050
14 CRDI 90 Active	124 20 250
16 CRDI 115 Premium	125 23 450
CEE'D	
14 ISG 100	138 17 900
10 T-GDI GT Line 120	115 23 700
10 T-GDI 120 Premium	115 25 500
14 CRDI 90 Motion	109 19 900
16 CRDI 110 Active	99 23 300
16 CRDI 136 Premium	102 26 800
16 CRDI 136 DCT7 Premium	109 28 300
CEE'D SW	
14 ISG 100 Motion	138 19 000
10 T-GDI GT Line 120	120 24 800
16 CRDI 110	102 24 400
16 CRDI 136 Active	102 25 900
PRO CEE'D (COUPÉ)	
10 T-GDI 120 BVM6	115 21 700
10 T-GDI 120 BVM6 GT Line	115 23 400
16 CRDI 136 BVM6 Active	99 23 000
16 CRDI 136 DCT7 GT Line	109 26 200
16 T-GDI 204 GT	170 29 000
GARENS (7 PLACES)	
16 GDI 135 Motion	143 22 250
17 CRDI 115 BVM6 Motion	125 24 450
17 CRDI 115 ISG BVM6 Active	117 27 200
17 CRDI 141 ISG BVM6 Active	118 28 250
17 CRDI 141 DCT7 Premium	127 32 350
SPORTAGE	
16 GDI 135 ISG S&S 4x2	149 24 900
17 CRDI 115 4x2 Origins	135 27 200
2.0 CRDI 136 4x4 Origins Ultimate	149 33 300
2.0 CRDI 136 4x4 Auto.	179 34 800
SORENTO (7 PLACES)	
2.2 CRDI 200 ISG 4x4 Premium	159 43 990
2.2 CRDI 200 ISG 4x4 auto. Ultim.	174 49 990
OPTIMA	
17 CRDI 141 ISG Premium	110 32 900
17 CRDI 141 ISG DCT7 Ultimate	116 32 900

LAMBORGHINI	
HURACÁN	
LP 580-2	278 180 000
LP 610-4	290 203 400
LP 610-4 Spyder	285 223 740
AVENTADOR	
LP 700-4	370 338 400
LP 700-4 roadster	370 374 400
LP 750-4 SV	370 392 628
LP 750-4 SV roadster	370 392 628

VELOSTER	
1.6 T-GDI 186	157 28 500
1.6 T-GDI 186 DCT-7	185 29 700
TUCSON (NOUVEAU)	
1.6 GDI 132 Initia	147 22 750
1.6 GDI 132 Intuitive	147 24 950
1.6 GDI 132 Creative	147 27 450
2.0 CRDI 136 Intuitive	127 29 450
2.0 CRDI 136 Executive	127 35 550
2.0 CRDI 136 4WD Creative	139 34 150
1.6 T-GDI 177 4WD DCT-7 Executive	175 37 150
2.0 CRDI 185 4WD Executive auto.	170 40 950

SANTA FE	
2.0 CRDI 150 Initia	147 36 500
2.2 CRDI 197 Intuitive	149 38 400
2.2 CRDI 197 4WD Intuitive	149 44 200
2.2 CRDI 197 Executive 4X4	159 47 200
2.2 CRDI 200 4WD Executive auto.	177 49 700
GENESIS	
3.8 V6 GDI 315 HTRAC auto.	270 68 950

INFINITI	
Q30	
1.6t	133 26 300
1.6t 7DCT Sport	136 36 730
2.0t 7DCT Sport	156 41 030
1.5d	103 26 850
2.2d 7DCT	110 31 800
Q50	
2.0 Turbo 211	146 40 635
V6 3.5 Hybrid	144 53 720
2.2d 170	159 34 915
QX50	
V6 3.7 GT	265 50 755
V6 3.0d	224 45 560
Q70	
2.2d	124 45 400
Hybrid	145 61 800
V6 3.7	249 61 400
QX70	
V6 3.7	282 53 900
V8 5.0 Premium	316 73 560
V6 3.0d	225 54 050

JAGUAR	
XE	
2.0 Turbo 200 auto. Pure	179 37 200
2.0 Turbo 240 auto.	179 42 900
V6 3.0 S/C 340 auto.	194 61 800
2.0 D 163 i-Prestige Pure	104 37 000
2.0 D 180 auto. Prestige	111 43 710
● Boîte automatique	+ 2 500
XF	
2.0 240 Pure	207 50 010
V6 3.0 AWD 340	204 68 330
V6 3.0 AWD 380	204 87 280
2.2 D 163 Pure	104 41 760
2.2 D 180	114 44 060
V6 3.0 D 300 Prestige	144 64 940
XJ	
V6 3.0 S/C 340 AWD Luxe Premium	234 95 550
V6 3.0 D 300 Luxe	159 83 100
V6 3.0 D empat. long Portfolio	159 99 250
F-PAGE	
V6 3.0 S/C 340 auto. AWD Pure	nc 59 510
V6 3.0 S/C 380 auto. AWD S	nc 81 070
2.0 D 180 2WD Pure	nc 42 740
2.0 D 180 AWD Pure	nc 45 360
V6 3.0 D 300 auto. AWD Portfolio	nc 70 300
F-TYPE COUPÉ	
V6 3.0 S/C 340	205 65 490
V6 3.0 S/C 380 S	211 77 590
V8 5.0 S50 R auto.	259 107 660
V8 5.0 S50 R AWD	259 113 660
F-TYPE CABRIOLET	
V6 3.0 S/C 340	205 72 540
V6 3.0 S/C 380 S	211 84 640
V6 AWD	211 93 190
V8 5.0 S50 R auto. AWD	259 120 770

JAGUAR	
XE	
2.0 Turbo 200 auto. Pure	179 37 200
2.0 Turbo 240 auto.	179 42 900
V6 3.0 S/C 340 auto.	194 61 800
2.0 D 163 i-Prestige Pure	104 37 000
2.0 D 180 auto. Prestige	111 43 710
● Boîte automatique	+ 2 500
XF	
2.0 240 Pure	207 50 010
V6 3.0 AWD 340	204 68 330
V6 3.0 AWD 380	204 87 280
2.2 D 163 Pure	104 41 760
2.2 D 180	114 44 060
V6 3.0 D 300 Prestige	144 64 940
XJ	
V6 3.0 S/C 340 AWD Luxe Premium	234 95 550
V6 3.0 D 300 Luxe	159 83 100
V6 3.0 D empat. long Portfolio	159 99 250
F-PAGE	
V6 3.0 S/C 340 auto. AWD Pure	nc 59 510
V6 3.0 S/C 380 auto. AWD S	nc 81 070
2.0 D 180 2WD Pure	nc 42 740
2.0 D 180 AWD Pure	nc 45 360
V6 3.0 D 300 auto. AWD Portfolio	nc 70 300
F-TYPE COUPÉ	
V6 3.0 S/C 340	205 65 490
V6 3.0 S/C 380 S	211 77 590
V8 5.0 S50 R auto.	259 107 660
V8 5.0 S50 R AWD	259 113 660
F-TYPE CABRIOLET	
V6 3.0 S/C 340	205 72 540
V6 3.0 S/C 380 S	211 84 640
V6 AWD	211 93 190
V8 5.0 S50 R auto. AWD	259 120 770

JAGUAR	
XE	
2.0 Turbo 200 auto. Pure	179 37 200
2.0 Turbo 240 auto.	179 42 900
V6 3.0 S/C 340 auto.	194 61 800
2.0 D 163 i-Prestige Pure	104 37 000
2.0 D 180 auto. Prestige	111 43 710
● Boîte automatique	+ 2 500
XF	
2.0 240 Pure	207 50 010
V6 3.0 AWD 340	204 68 330
V6 3.0 AWD 380	204 87 280
2.2 D 163 Pure	104 41 760
2.2 D 180	114 44 060
V6 3.0 D 300 Prestige	144 64 940
XJ	
V6 3.0 S/C 340 AWD Luxe Premium	234 95 550
V6 3.0 D 300 Luxe	159 83 100
V6 3.0 D empat. long Portfolio	159 99 250
F-PAGE	
V6 3.0 S/C 340 auto. AWD Pure	nc 59 510
V6 3.0 S/C 380 auto. AWD S	nc 81 070
2.0 D 180 2WD Pure	nc 42 740
2.0 D 180 AWD Pure	nc 45 360
V6 3.0 D 300 auto. AWD Portfolio	nc 70 300
F-TYPE COUPÉ	
V6 3.0 S/C 340	205 65 490
V6 3.0 S/C 380 S	211 77 590
V8 5.0 S50 R auto.	259 107 660
V8 5.0 S50 R AWD	259 113 660
F-TYPE CABRIOLET	
V6 3.0 S/C 340	205 72 540
V6 3.0 S/C 380 S	211 84 640
V6 AWD	211 93 190
V8 5.0 S50 R auto. AWD	259 120 770

CLASSE B			250 d	114	44 450	GLC	250 d	152	44 000	2.4 D1-D154 Double Cab Invite	169	31 400	OPEL			
160 Intuition	126	24 950	● Boîte automatique		+ 2 450	250 4Matic auto.	220 d 4Matic auto.	129	46 150	2.4 D1-D181 Club Cab Intense	173	32 700	KARL			
180 Intuition	129	27 000	CLASSE E			250 d 4Matic auto. Fascination		129	58 750	2.4 D1-D181 Double Cab Instyle BVA	189	39 950	10.75 Essentia	104	9 990	
180 BlueEfficiency Edition	122	27 500	200	142	43 900	CLASSE G	500 auto.	289	104 900	NISSAN				10.75 Cosmo Park	119	13 650
200	130	29 650	250	135	49 500	63 AMG auto.	63 AMG auto.	322	142 900	MICRA			CORSA (3 PORTES) (NOUVELLE)			
200 Fascination	130	38 650	400	160	59 850	65 AMG auto.	65 AMG auto.	397	269 700	12.80 Visia	115	10 750	14.90 Édition	126	11 990	
220 4Matic auto.	151	35 600	400 4Matic auto.	172	62 650	250 d auto.	250 d auto.	261	90 300	DIG-S 98 Visia	95	12 910	14.100 Turbo S&S Édition	121	14 090	
250	152	34 550	500	207	80 450	AMG GT				DIG-S 98 CVT Acenta	115	14 950	10. Ecotec Turbo Cosmo	115	17 990	
250 4Matic auto.	154	39 000	500 4Matic auto.	219	83 250	V8 462				NOTE			13 CDTi 75 Édition	100	16 390	
250 Electric Drive	0	41 100	63 AMG	230	122 700	V8 50 S				1.2 80 Visia	109	13 650	13 CDTi 95 ecoFLEX Édition	87	17 390	
160 d	104	27 600	63 AMG S 4Matic auto.	242	136 900	MINI				DIG-S 98 Acenta	99	16 800	13 CDTi 95 ecoFLEX Cosmo	87	19 590	
180 d BlueEfficiency Edition	94	29 650	200 BlueTEC	119	41 850	MINI (NOUVELLE)				dCi 90 Visia	93	16 200	● 5 portes (sauf 1.0, OPC)		+1 100	
180 d	104	29 150	220 BlueTEC	115	45 350	One 75	117	16 350		dCi 90 N-Tec	93	19 900	ADAM			
200 d	109	30 800	250 BlueTEC	121	48 350	One 102	108	17 450		PULSAR			1.2 Twinport 70	124	10 990	
200 d 4Matic auto.	130	35 250	250 BlueTEC 4Matic auto.	135	53 350	Cooper	105	20 250		DIG-T 115 Visia	117	18 890	1.4 Twinport 87 S&S Jam	118	14 450	
220 d	107	37 500	300 BlueTEC Hybrid	99	53 400	Cooper D	92	21 900		DIG-T 115 Acenta	117	20 890	1.4 Twinport 87 S&S Glam	118	15 600	
220 d 4Matic auto.	130	39 700	350 BlueTEC	133	55 800	Cooper S	133	25 050		DIG-T 115 Tekna	117	24 490	1.4 Twinport 87 S&S Easytronic Glam	109	18 250	
● Boîte robotisée 7G-DCT		+ 2 200	350 BlueTEC 4Matic auto.	150	58 600	Cooper D	89	19 000		dCi 110 Visia	94	21 390	1.0 Ecotec 115 S&S Glam	114	17 800	
CLSA COUPÉ			● Break		+ 2 000	MINI (3 PORTES)				dCi 110 Acenta	94	23 390	1.0 Ecotec 115 S&S Slam	114	18 200	
180 BlueEfficiency Edition	117	29 700	● Boîte automatique		+ 2 600	One 102	112	18 350		JUKE			ADAM ROCKS			
180	128	29 900	CLASSE E COUPÉ			Cooper 136	109	21 150		1.6 94 Visia	138	16 200	1.4 Twinport 87 S&S	118	17 550	
180 Fascination	128	38 225	200	142	43 850	Cooper S 192	136	25 950		1.6 117 Xtronic Acenta	139	20 300	1.4 87 Easytronic S&S	109	18 250	
200	129	33 600	250	130	49 250	Cooper D	92	19 900		DIG-T 115 Acenta	128	19 400	1.0 Ecotec 115 Turbo S&S	119	19 750	
250	148	37 100	320	172	60 250	Cooper D 116	95	22 800		DIG-T 190 Tekna	139	24 900	MERIVA			
250 4Matic auto.	150	41 550	350 4Matic auto.	193	64 650	Cooper SD 170	109	27 350		DIG-T 190 Xtronic 7 All Mode 4x4i	153	26 300	1.4 Twinport 100 Essentia	140	15 690	
45 AMG 4Matic auto.	162	61 750	400	157	63 900	● Boîte automatique		+ 1 750		DIG-T 218 Nismo RS	165	27 700	1.4 Turbo Twinport 120 S&S Édition	127	19 350	
180 d	103	32 700	500	207	78 550	MINI CABRIOLET				DIG-T 214 Xtr. 8 A. Mode Nis. RS	172	31 000	1.4 Turbo Twinport 120 Auto.	166	23 450	
200 d	109	34 950	220 d	116	46 550	One 98	133	20 900		dCi 110 Visia Pack	104	19 800	1.4 Turbo Twinport 120 GPL	121	20 900	
200 d 4Matic auto.	123	39 250	250 d	133	60 000	Cooper 122	133	24 400		dCi 110 Tekna	104	24 900	1.6 CDTi 95 S&S Édition	105	20 200	
220 d	109	38 950	350 d	169	73 100	Cooper S 184	139	29 300		LEAF (ÉLECTRIQUE)			1.6 CDTi 110 S&S Édition	105	21 000	
220 d 4Matic auto.	123	41 150	● Cabriolet		+ 5 000	Cooper SD 143	105	26 150		Visia	0	30 745	1.6 CDTi 136 S&S Édition	116	23 250	
● Shooting break		+ 1 000	CLS COUPÉ			COUNTRYMAN				Acenta	0	33 255	ASTRA (NOUVELLE) (5 PORTES)			
GLA			400			One 98	134	21 800		Tekna	0	37 655	1.4 Twinport 100 S&S Essentia	136	17 490	
180	133	28 700	400 4Matic auto.	169	73 100	Cooper 122	137	24 200		QASHQAI			1.4 Turbo 120 S&S Édition	135	21 300	
200	134	30 950	500 Executive	187	75 900	Cooper All 4	143	25 950		DIG-T 115 Visia	129	22 250	1.4 Turbo 40 S&S Cosmo	135	24 600	
250	142	36 300	500 4Matic	199	95 200	Cooper S 190	139	29 300		DIG-T 115 Acenta	129	24 600	1.4 Turbo 40 auto. Cosmo	157	25 500	
250 4Matic auto.	140	40 750	63 AMG	224	98 000	Cooper S All 4	155	31 050		DIG-T 115 Connect Édition	129	26 400	1.6 CDTi 110 ecoFLEX S&S Édition	97	21 490	
45 AMG 4Matic auto.	172	59 900	63 AMG 4Matic auto.	243	137 700	Cooper D	123	26 300		DIG-T 115 Tekna	129	28 700	1.6 CDTi 136 ecoFLEX S&S Cosmo	104	26 600	
180 d	105	31 000	63 AMG S 4Matic auto.	243	148 700	Cooper D All 4	155	27 850		DIG-T 115 Xtronic Acenta	129	26 100	ASTRA GTC			
200 d	110	33 450	220 BlueTEC	122	59 900	Cooper D All 4 Auto.	155	29 450		DIG-T 163 Acenta	134	26 800	1.4 Turbo 120 S&S Sport	142	25 400	
220 d	110	39 650	250 BlueTEC	122	63 500	Cooper SD All 4	155	29 800		dCi 110 Visia	99	24 750	1.4 Turbo 40 Sport	142	26 360	
220 d 4Matic auto.	127	41 850	250 BlueTEC 4Matic auto.	140	66 300	Cooper SD Park Lane	156	31 550		dCi 110 Connect Édition	99	28 900	1.6 CDTi 110 ecoFLEX S&S	111	27 460	
● Boîte robotisée 7G-DCT		+ 2 250	350 BlueTEC	140	70 550	PACEMAN				dCi 110 Tekna	99	31 200	1.6 CDTi 136 ecoFLEX S&S Sport	115	28 360	
CLASSE C (NOUVELLE)			350 BlueTEC 4Matic auto.	160	73 350	Cooper 122	156	26 200		dCi 130 Acenta	115	29 300	1.6 CDTi 136 S&S Sport Pack	115	31 060	
160	120	31 000	● Shooting Brake		+ 800	Cooper All 4	143	25 950		dCi 130 Connect Édition	120	31 100	ASTRA OPC			
180	116	33 700	CLASSE S & LIMOUSINE			Cooper S All 4	155	31 050		dCi 130 Xtronic Acenta	122	30 800	ASTRA SPORT TOURER			
200	123	36 350	400 4Matic auto.	196	98 400	Cooper D 112	111	26 100		dCi 130 All Mode 4x4i Black Édition	133	36 650	1.4 Turbo 120 S&S Édition	131	22 400	
200 4Matic auto.	141	41 100	500 Executive	192	107 800	Cooper D All 4	155	27 850		ENVIAJA (5 PLACES)			1.4 Turbo 40 S&S Cosmo	131	25 700	
250	123	39 800	500 4Matic auto. Executive	202	121 800	Cooper SD	155	29 800		1.6 110 Visia	169	19 300	1.4 Turbo 40 auto. Cosmo	158	26 600	
300 auto. Sportline	146	51 500	500 L Executive	192	123 800	Cooper SD All 4	156	31 550		dCi 90 Visia	131	21 600	1.6 CDTi 110 ecoFLEX S&S Édition	94	24 600	
400 4Matic auto. Executive	170	58 200	63 AMG S	237	172 300	CLUBMAN				dCi 110 Acenta	136	23 300	1.6 CDTi 136 ecoFLEX S&S Cosmo	99	27 700	
AMG C 63	192	89 300	65 AMG S L	279	250 000	One 102	134	29 500		e-NV200 (électrique)	0	36 770	CASCADA			
AMG C 63 S	192	97 650	600 L	268	186 900	Cooper 1136	134	29 500		● 7 places		+ 700	1.4 Turbo 40 S&S	149	30 800	
350 e	48	54 300	65 AMG L	279	250 000	Cooper D 116	134	29 500		370 Z COUPÉ			1.6 Turbo 170 auto.	172	37 350	
180 d	99	32 850	300 Hybrid auto.	110	90 000	Cooper S 192	134	31 500		3.7 V6 328 Pack	248	32 900	2.0 CDTi 170 S&S Cosmo	129	36 200	
200 d	99	35 350	500 e L auto.	65	123 800	Cooper SD 190		+ 1 820		3.7 V6 328 Pack auto.	245	38 200	2.0 CDTi 170 S&S Cosmo Pack	129	39 000	
220 d	103	38 200	400 Hybrid L auto.	139	102 400	● Boîte automatique				3.7 V6 344 Nismo	248	45 900	AMPERA ÉLECTRIQUE			
250 d	109	43 750	350 d	139	90 000	MITSUBISHI				3.7 V6 328 Roadster Pack	262	39 100	Ampera Edition	27	38 300	
250 d 4Matic auto. Fascination	127	58 550	350 d L	141	96 000	I-MIEV				GT-R			Ampera Cosmo	27	39 900	
300 Hybrid auto.	94	48 300	350 d 4Matic auto.	149	94 000	SPACESTAR				3.8 V6 550 Black Edition	275	95 300	Ampera Cosmo Pack	27	42 200	
● Boîte automatique 7-G-Tronic		+ 2 350	350 d 4Matic L auto.	149	100 000	1.0 MIVEC In	96	9 690		3.8 V6 600 Nismo	275	150 000	ZAFIRA CLASSIC			
CLASSE C BREAK (NOUVELLE)			5 600 auto. Maybach	274	206 500	1.2 MIVEC Intense Style	96	11 890		X-TRAIL (NOUVEAU 5 PLACES)			1.8 120 Édition	168	20 990	
160	125	32 300	CLASSE S COUPÉ			● Boîte CTV		+ 1 100		DIG-T 163 Visia	145	25 130	1.8 140 Connect Pack	168	25 600	
180	128	35 000	400 4Matic auto.	193	118 000	ASX				dCi 130 Visia	129	28 330	1.7 CDTi 110 FAP Édition	134	23 950	
200	125	37 650	500	193	137 300	1.6 2WD	131	20 300		dCi 130 Xtronic Acenta	135	32 330	1.7 CDTi 125 FAP Connect Pack	134	26 650	
250	130	41 100	500 4Matic	206	141 300	1.6 2WD Intense	119	23 600		dCi 130 Xtronic Connect Édition	139	34 480	ZAFIRA TOURER			
400 4Matic auto. Executive	173	59 500	63 S AMG	237	183 300	1.6 2WD D1-D1 Invite	119	23 300		dCi 130 All Mode 4x4i Tekna	143	38 030	1.4 Turbo 120 ecoFLEX S&S Édition	144	24 550	
AMG C 63	196	90 600	63 S AMG Matic	242	187 300	1.6 WD D1-D1 Intense	119	25 600		● 7 places			1.4 Turbo 40 ecoFLEX S&S Cosmo	144	28 100	
AMG C 63 S	196	98 950	65 AMG	279	253 800	1.6 D1-D154 4x4 Invite	132	25 300		PATFINDER (7 PLACES)			1.4 Turbo 40 auto. Cosmo Pack	159	30 450	
180 d	111	34 150	SL ROADSTER			2.2 D1-D1 Intense auto.	152	29 990		2.5 dCi 190 XE	224	39 590	1.6 CDTi 120 S&S	119	27 600	
200 d	111	36 650	400	179	104 200	● 4x4 (sauf D1-D150)		+ 2 000		2.5 dCi 190 SE + Connect Premium	224	43 290	1.6 CDTi 136 ecoFLEX S&S	109	28 350	
220 d	108	39 500	500	212	128 500	OUTLANDER				3.0 V6 dCi 231	250	54 490	2.0 CDTi 170	129	32 200	
250 d	117	45 050	63 AMG	234	180 600	2.0 Inform ZWD	157	28 600		NAVARA			2.0 CDTi 170 auto.	153	32 800	
250 d 4Matic auto. Fascination	129	60 350	65 AMG	279	256 600	PHEV 200 (Hybride rechargeable)	42	46 900		3.5 V6 CVT All Mode 4x4	248	50 190	2.0 CDTi 170 auto. Cosmo Pack	153	34 550	
300 Hybrid Auto.	99	49 600	GLS			2.2 D1-D1 Intense navi 4WD	140	37 800		2.5 dCi 190 Double-Cab Optima	222	33 915	INSIGNIA (5 PORT			

INSIGNIA SPORTS TOURER

16 Turbo 170 S&S	152	31 410
16 Turbo 170 auto.	170	35 060
2.8 V6 Biturbo 4x4 OPC	249	47 990
16 CDTi 120 S&S Edition	109	30 690
16 CDTi 136 S&S ecoFLEX	104	34 310
2.0 CDTi 170 Cosmo Pack	119	38 910
2.0 CDTi 170 auto.	145	39 960

INSIGNIA COUNTRY TOURER

16 CDTi 136 4x2 S&S	114	39 650
2.0 CDTi 170 4x2 auto.	149	41 960
2.0 CDTi 170 4x4 S&S	147	43 460
2.0 CDTi 170 4x4 auto.	169	44 510

NOKIA

16 S&S 4x2 Edition	153	19 240
14 Turbo 140 4x2 S&S	139	20 960
14 Turbo 140 4x2 auto.	154	23 510
14 Turbo 140 4x4 Cosmo Pack	149	26 410
14 Turbo 140 4x4 GPL Cosmo Pack	149	26 460
16 CDTi 100 ecoFLEX 4x2 Edition	109	22 900
16 CDTi 136 4x2 auto. Cosmo	129	26 250
16 CDTi 136 4x4 Cosmo Pack	119	29 150

ANTARA

2.2 CDTi 163 4x2 S&S Edition Pack	167	30 050
2.2 CDTi 184 4x4 S&S Cosmo Pack	177	36 120

COMBO TOUR

16 CDTi 95 ecoFLEX S&S Edition	124	21 340
16 CDTi 120 ecoFLEX S&S Cosmo	124	23 840

PEUGEOT

ION	0	26 900
-----	---	--------

108 (5 PORTES)

10 VTI 68 Access	95	10 350
10 VTI 68 ETGS Active	97	12 600
10 VTI 68 S&S Allure	88	14 350
12 PureTech 82 Allure	99	14 600
● 3 portes sauf Envy		- 500

108 TOP1 (5 PORTES)

10 VTI 68 Active	95	12 700
10 VTI 68 ETGS Allure	97	15 800
12 PureTech 82 Allure	99	15 800
12 PureTech 82 Roland Garros	99	16 800

208 (NOUVELLE) (5 PORTES)

10 PureTech 68 Access	102	13 200
10 PureTech 68 Like	102	13 800
10 PureTech 68 Active	102	15 200
12 PureTech 82 Active	104	16 100
12 PureTech 82 Urban Soul	104	16 450
12 PureTech 110 S&S GT Line	104	20 550
12 PureTech 110 S&S ETGS Féline	104	22 400
16 THP 208 S&S GTI (Sp)	125	25 800
16 THP 208 GTI by Peugeot Sp. (3 pl)	125	29 200
16 BlueHDi 75 Access	90	16 000
16 BlueHDi 75 Like	90	16 600
16 BlueHDi 75 Urban Soul	90	18 050
16 BlueHDi 100 S&S Active	87	19 100
16 BlueHDi 100 S&S Urban Soul	87	19 450
16 BlueHDi 100 S&S GT Line	87	21 950
16 BlueHDi 120 S&S GT Line	94	23 000
16 BlueHDi 120 S&S Féline	94	23 550

● 3 portes (sur Access et Active)

● 3 portes (sur Allure)

2008		
12 PureTech 82 Access	114	15 850
12 PureTech 82 ETGS S&S	102	18 900
12 PureTech 110 S&S Allure	108	21 150
12 PureTech 130 S&S Allure	110	22 100
16 BlueHDi 75 Access	97	17 650
16 BlueHDi 100 S&S Active	95	20 850
16 BlueHDi 100 S&S Allure	95	22 550
16 BlueHDi 120 S&S Allure	96	23 750
16 BlueHDi 100 S&S Crossway	95	23 850

BIPPER TEEPEE

13 HDi 80 Style	118	17 850
13 HDi 80 Outdoor	118	18 450

PARTNER TEEPEE (NOUVEAU)

16 BlueHDi 75 Access	113	19 050
16 L VTI 98	148	19 750
16 BlueHDi 100 Active	113	21 800
16 BlueHDi 100 Style	113	22 550
16 BlueHDi 100 S&S ETGS	109	22 700
16 BlueHDi 100 S&S Outdoor	109	24 150
16 BlueHDi 120 S&S	115	25 400

3008

12 PureTech 82 Access	114	18 600
12 PureTech 110 S&S Active	95	22 550
12 PureTech 130 S&S Allure	104	25 550
12 PureTech 130 S&S GT Line	107	27 350
12 PureTech 130 S&S ETGS Allure	114	26 850

16 BlueHDi 100 S&S Active	94	24 200
16 BlueHDi 120 S&S Allure	84	27 450
2.0 BlueHDi 150 Allure	93	29 000
2.0 BlueHDi 150 S&S ETGS GT Line	107	32 100
2.0 BlueHDi 180 S&S ETGS GT	103	34 100

308 SW

12 PureTech 100 S&S Access	94	23 350
12 PureTech 100 S&S Active	99	23 400
12 PureTech 130 S&S Allure	100	25 450
12 PureTech 130 S&S Allure	109	26 500
2.0 BlueHDi 150 S&S Allure	93	29 950
1.6L BlueHDi 120 S&S Féline	102	30 750
2.0 BlueHDi 180 ETGS GT	107	35 050
16 BlueHDi 120	88	26 150
2.0 BlueHDi 150 Allure	99	29 750
16 BlueHDi 100 S&S Style	94	25 350
2.0 BlueHDi 150 S&S ETGS GT Line	111	33 050
2.0 Blue HDi 180 ETGS GT	107	35 050

RCZ

1.6 THP 200 GT Line	150	36 100
1.6 THP 270 R	145	43 350

3008

12 PureTech 130 S&S Access	115	25 100
12 PureTech 130 S&S Active	115	27 050
12 PureTech 130 S&S Allure	115	29 350
12 PureTech 130 S&S Crossway	115	29 850
1.6 THP 165 S&S ETGS Allure	135	31 750
1.6 THP 165 S&S ETGS Féline	138	34 050
Hybrid4	90	36 450
Hybrid4 Pack	90	38 450
16 BlueHDi 120 S&S Access	108	27 250
16 BlueHDi 120 S&S Style	108	29 800
16 BlueHDi 120 S&S ETGS	109	30 300
16 BlueHDi 120 S&S ETGS Style	109	31 100
2.0 BlueHDi 150 S&S Business Pack	109	31 950
2.0 BlueHDi 150 S&S Allure	106	33 000
2.0 BlueHDi 150 S&S Crossway	106	33 500
2.0 BlueHDi 150 S&S Féline	109	35 300

4008

1.6 HDi 115 STT	132	34 600
-----------------	-----	--------

508

16 BlueHDi 120 Access	99	27 950
1.6 THP 165 S&S Active	129	29 750
1.6 THP 165 S&S ETGS Allure	130	33 900
1.6 THP 165 ETGS Féline	130	37 600
2.0 BlueHDi 150 Active	97	32 250
2.0 BlueHDi 150 Allure	97	34 900
2.0 BlueHDi 180 ETGS Allure	105	37 200
2.0 BlueHDi S&S 150 GT Line	102	37 000
2.0 BlueHDi S&S 180 GT	150	41 200
2.0 HDi 163 Hybrid4 Féline	110	44 250

508 SW

16 BlueHDi 120 Access	100	29 150
1.6 THP 165 S&S Active	130	30 950
1.6 THP 165 S&S ETGS Allure	131	35 500
2.0 BlueHDi 150 Allure	98	36 500
2.0 BlueHDi 150 GT Line	102	38 600
2.0 BlueHDi 180 ETGS	114	42 800

508 RXH

2.0 HDi 163 ETGS Hybrid4	109	47 550
2.0 Blue HDi 180 S&S ETGS	119	43 250

5008 (5 PLACES)

12 PureTech 130 S&S Access	118	25 150
1.6 THP 165 S&S ETGS	132	32 450
1.6 Blue HDi 120 Business	109	27 900
1.6 BlueHDi 120 S&S ETGS Active	109	30 450
2.0 BlueHDi 150 S&S Active	106	30 850
2.0 BlueHDi 150 S&S Allure	108	33 700

PORSCHE

Boxster		
2.7 265	195	52 865
3.4 S 315	211	64 790
3.4 GT3 330	211	73 670
Spyder	230	82 430
3.8 375 Spyder	230	93 400
● PDK		+ 2 850

CAYMAN

2.7 275	195	53 345
2.7 275 Black Edition	195	61 625
3.4 S 325	211	66 470
3.4 GT3 330	211	76 190
GT4	238	88 310
● PDK		+ 2 850

911 (991)

Camera	190	98 975
Camera Cabriolet	195	112 175
Camera S	199	113 255
Camera S Cabriolet	202	126 455
Camera 4	201	106 415
Camera 4S	204	120 695
Camera 4S Cabriolet	208	133 895
Targa 4	206	119 615

Targa 4S	208	133 895
GT3 RS	296	184 925
Turbo	212	177 695
Turbo Cabriolet	216	190 895
Turbo S	212	206 135
Turbo S Cabriolet	216	219 335
PDK		+ 3 540

PANAMERA (PDK)

V6	196	85 967
V6 4	202	91 247
V6 S	204	107 207
V6 4S	208	112 607
V6 4S Executive	210	138 287
V8 GT5	249	127 727
V6 S E-Hybrid	71	106 445
V8 Turbo	239	149 207
V8 Turbo Executive	242	166 727
V8 Turbo S	239	183 527
Diesel Tiptronic	169	88 007

MAGAN

3.0 V6 S	212	63 755
GT5	215	76 115
3.0 V6 Turbo	216	86 510
3.0 V6 Diesel S	164	63 155

GAYENNE

3.6 V6	215	68 330
V6 Turbo S	229	84 050
V6 Turbo GT5	229	101 330
V8 Turbo	267	133 130
V6 S E-Hybrid	79	85 520
V8 S Diesel	209	85 970

918

Spyder Hybrid	72	777 997
Spyder Pack Weissach	70	849 997

RENAULT

TWIZY

Life 45	0	7 240
Intens Blanc 45	0	8 040

TWINGO (NOUVELLE)

3.0 70 Life	105	10 900
3.0 70 Zen	105	12 400
TCe 90 Intens Energy	99	14 400
TCe 90 EDC Intens	108	15 500

ZOE

Life Type 2	0	21 900
Zen Type 2	0	23 200
Intens Type 2	0	23 900

CLIO (5 PORTES)

12 16v 75 Life	127	13 500
TCe 90 Energy Zen	105	16 600
TCe 90 Energy Intens	105	18 350
TCe 120 EDC Initiale Paris	120	23 800
RS Energy 200 EDC	120	23 800
GT Energy TCe 120 EDC	120	21 750
dCi 75 Energy Life	85	16 600
dCi 75 Energy Zen	85	18 100
dCi 75 Energy Intens	85	19 850
dCi 90 Energy Business	82	19 650
dCi 90 Energy Business EDC	92	21 300

CLIO ESTATE

12 16v 75 Life	127	14 100
TCe 90 Energy Zen	105	17 200
Version Estate		+ 600

CAPTUR

TCe 90 Energy Life	113	16 300
TCe 120 Energy Zen EDC	125	20 300
TCe 120 Energy Intens EDC	125	22 000
dCi 90 Energy Life	95	18 800
dCi 90 Energy Zen EDC	99	22 100
dCi 90 Energy Intens EDC	99	23 800

KANGOO

TCe 115 Energy Life	140	19 850
TCe 115 Intens	140	22 450
TCe 115 Limited Energy	140	20 050
dCi 90 Limited Energy	112	20 650
dCi 75 Life	112	19 850
dCi 75 Energy Zen	112	21 200
dCi 90 Energy Life	112	20 450
dCi 90 Extrem	112	22 650
dCi 100 Energy Zen	115	22 500
dCi 100 Energy Intens	112	23 050
dCi 100 Energy Extrem	115	23 350

GRAND KANGOO

dCi 100 Energy Zen	119	24 200
dCi 100 Energy Intens	119	25 050

MÉGANE NOUVELLE (5 PORTES)

TCe 100 Energy Life	120	18 200
TCe 130 EDC Energy Zen	119	23 200
TCe 205 EDC Energy Intens GT	134	31 900
dCi 90 Energy Life	95	2

14 TSI 110 Green Tec	111	21 150
14 TSI 110 DSG7 Green Tec	114	23 605
14 TDI 90 FAP Green Tec	94	22 140
14 TDI 90 FAP DSG7 Green Tec	99	23 650
14 TDI 116 FAP Green Tec	109	23 520

OCTAVIA

12 TSI 85 Active	119	18 750
12 TSI 110 Green Tec Active	114	19 760
12 TSI 110 Green Tec	114	24 820
14 TSI 150 Green Tec Style	121	26 900
14 TSI 150 DSG Green Tec Style	121	28 400
18 TSI 180 Green Tec Style	141	28 190
18 TSI 180 DSG Green Tec	142	32 960
16 TDI 90 Green Tec Active	99	20 980
16 TDI 110 FAP CR Style	102	27 490
16 TDI 110 FAP DSG Green Tec Active	102	23 630
16 TDI 110 Green Tec 4x4 Active	102	27 490
2.0 TDI 150 FAP Green Tec	106	29 030
2.0 TDI 150 DSG Green Tec	119	30 530
2.0 TDI 150 4x4 Green Tec	119	29 030
2.0 TDI 184 DSG 4x4 Green Tec	129	36 750

Combi

2.0 TSI 230	142	34 490
2.0 TSI 230 DSG6	149	35 990

Combi

12 TSI 110 Green Tec Active	142	21 080
12 TSI 110 Green Tec DSG7 Édition	147	25 055
14 TSI 125 Green Tec Style	148	26 950
14 TSI 125 Green Tec DSG7 Style	154	28 590
14 TSI 150 4x4 Green Tec Édition	154	28 320
14 TSI 150 4x4 Green Tec Édition	154	29 640
2.0 TDI 110 SCR Green Tec Active	134	23 850
2.0 TDI 150 4x2 Green Tec Édition	152	27 790
2.0 TDI 150 4x4 Green Tec Édition	164	30 870
2.0 TDI 150 SCR 4x4 G. Tec DSG6 Style 164	164	35 100

SUPERB

14 TSI 125 Active	138	23 790
14 TSI 150 Ambition	138	28 590
14 TSI 150 DSG Ambition	138	30 000
18 TSI 180 Style	138	33 800
18 TSI 180 DSG L & K	138	40 100
2.0 TSI 280 4x4 DSG L & K	178	45 800
16 TDI 120 FAP Green Tec Active	117	27 300
16 TDI 120 FAP Greenline	117	30 000
2.0 TDI 150 FAP Green Tec Active	119	28 700
2.0 TDI 150 Gr. T. L. & Klement	119	39 800
2.0 TDI 150 4x4 Green Tec Ambition	137	33 400
2.0 TDI 190 FAP Green Tec Style	120	36 800
2.0 TDI 190 FAP Green Tec DSG Style20	38 300	
2.0 TDI 190 FAP 4x4 DSG Green Tec	147	40 300

Combi

1.0 Pure	104	9 990
71 Passion	93	12 800
90 S&S Business +	96	15 200

FORFOUR

61 Pure	108	10 890
71 S&S Pure	97	11 600
90 S&S Passion	99	14 800

SUBARU

WRX STI (4 PORTES)		
2.5T 300 STS	242	44 450
• Avec aileron		+ 500

XV

1.6i 114 Premium	151	22 950
2.0i 150 Premium	160	23 950
2.0i 150 Luxury	160	26 950
2.0D 147 Premium	146	26 950
2.0D 147 Luxury	146	29 950

LEVORG

16 turbo 170 Lineatronic Exclusive	164	36 950
------------------------------------	-----	--------

OUTBACK

2.5i 173 Lineatronic Luxury Eyesight	161	43 350
2.5i 173 Lineatronic Exclusive Eyesight	161	45 350
2.0D 150 Premium	145	38 350
2.0D 150 Luxury	159	41 350

FORESTER

2.0i 150 Premium	160	29 950
2.0D 147 Luxury auto.	158	37 350

FORESTER (SPORT)

2.0 XT 240 Exclusive Lineatronic	197	39 950
2.0D 147 Exclusive	152	36 950
2.0D 147 Lineatronic Luxury Exclusive 163	163	38 350

BRZ

2.0i 200 BRZ	180	29 950
2.0i 200 BRZ Club	180	31 950
2.0i 200 auto.	164	33 950

SUZUKI

CELERIO

1.0 Advantage	99	8 890
1.0 Privilege	99	10 690
1.0 VVT Pack Plus	84	12 290
1.0 Pack auto.	99	12 790

SWIFT (3 PORTES)

1.2 VVT Privilege	116	13 540
1.2 VVT 4x4 Privilege	126	15 040
1.2 VVT 4x4 Pack	126	16 560
1.6 VVT Sport	147	18 080
1.3 DDIS Privilege	101	15 540
1.3 DDIS So'City	101	17 290

3 portes

1.3 VVT JX	162	13 860
1.3 VVT JX	162	15 610
1.3 VVT JX auto.	167	17 800

S-CROSS

1.6 VVT Advantage	124	18 990
1.6 VVT Pack SE	124	22 490
1.6 VVT Pack SE AllGrip	130	24 490
1.6 VVT Style auto. AllGrip	130	26 990
1.6 DDIS Pack SE	110	24 790
1.6 DDIS Pack SE AllGrip	114	26 790

VITARA (NOUVEAU)

1.6 VVT Advantage	123	17 490
1.6 VVT Privilege	123	19 390
1.6 VVT AllGrip Privilege	130	21 390
1.6 DDIS Privilege	106	21 690
1.6 DDIS Privilege AllGrip	111	23 690
1.6 DDIS Pack	106	23 590
1.6 DDIS Pack AllGrip	111	25 590

TESLA

MODEL S

570D KWh	79 040	
85D KWh	90 040	
P 85D KWh Performance	118 440	

TOYOTA

AYGO (NOUVELLE) (3 PORTES)

1.0 VVT-i x	95	11 000
1.0 VVT-i x cite S&S	88	13 200

Boite robotisée x-shif (sauf x)

3 portes (sur x et x-play)

YARIS (5 PORTES)

69 VVT-i Active	99	14 300
100 VVT-i Dynamic	114	17 050
Hybride 100h Collection	82	21 200
90 D-4D Active	91	17 100

Boite robot. CVT (Dynamic et Lounge)

3 portes (sur Active et France)

AURIS (5 PORTES)

100 VVT-i Tendence	128	20 000
127 Dynamic	112	23 000
Hybride 136h Dynamic	82	25 800
90 D-4D Tendence	89	23 200
90 D-4D Design	101	24 800
112 D-4D Dynamic	108	25 800
112 D-4D Executive	110	26 600

Touring Sports sur Active et Dynamic

VERSO S

100 VVT-i Dynamic	127	17 600
90 D-4D Dynamic	113	19 900
90 D-4D Style	113	21 300

VERSO (5 PLACES)

112 VVT-i Tendence	154	23 900
147 VVT-i CVT Dynamic	153	25 900
112 D-4D FAP Style	119	30 700

7 places

PRISUS

16h Dynamic 15"	89	28 300
16h Dynamic 17"	92	28 900
16h Lounge 17"	92	33 200

PRISUS RECHARGEABLE

16h Dynamic 15"	49	37 300
16h Dynamic 17"	49	43 400

PRISUS+

16h Dynamic 15"	96	32 200
16h Lounge 17"	101	37 250

AVENSIS (NOUVELLE) (4 PORTES)

132 VVT-i Dynamic	142	28 200
147 VVT-i Dynamic	140	29 500
147 VVT-i Lounge	149	32 000
112 D-4D Dynamic	119	31 100
112 D-4D Lounge	124	33 600

Touring Sports 5 portes

RAV4 (NOUVEAU) (5 PORTES)

151 VVT-i AWD Active	155	29 000
151 VVT-i AWD Multidrive S 7 Active	149	30 500
151 VVT-i AWD Multidrive S 7 Lounge	149	32 000
Hybride 2WD Dynamic	115	33 400
Hybride AWD Dynamic	117	35 700
143 D-4D 2WD Active	123	28 000
143 D-4D Design	124	33 800
143D-4D 2WD Lounge	124	35 900

LAND CRUISER (3 PORTES)

177 D-4D LeCap	193	37 000
177 D-4D Life	190	41 950
177 D-4D Légende	190	44 450
177 D-4D Lounge	190	48 850

LAND CRUISER (5 PORTES)

177 D-4D LeCap	197	39 700
177 D-4D Life	194	44 800
177 D-4D Légende	194	50 050
177 D-4D Lounge	194	54 850
177 D-4D Lounge Pack Techno	194	63 250
280 VVT-i auto. Lounge	248	61 850
280 VVT-i auto. Lounge Pack Techno	248	68 250

GT86

2.0 200 Coupé	180	31 390
2.0 200 Coupé Carbon Édition	180	32 990

HILUX

2.5 D-4D 2WD Simple Cab	193	20 760
2.5 D-4D 2WD LeCap	193	21 600
2.5 D-4D 4WD Simple Cab	193	24 600
2.5 D-4D 4WD 2 Cab invincible	193	36 990
3.0 D-4D 4WD 2 Cab invincible	193	39 190

Boite automatique

VOLKSWAGEN

UP! (3 PORTES)

1.0 60 Take Up!	105	10 370
1.0 60 Take Up! BlueMotion Tech.	95	10 930
1.0 75 Take Up!	108	11 160
1.0 75 Move Up! BlueMotion Tech.	98	12 950
e-Up!	0	27 200

5 portes (sauf e-Up!)

POL0 (3 PORTES)

1.0 60 Trendline	114	13 080
1.0 75 Trendline	116	14 090
1.2 TSI 90 BlueMotion Tech.	107	16 940
1.2 TSI 110 BlueMotion Tech.	110	20 770
1.4 TSI 150 BlueMotion Tech.	110	23 340
1.8 TSI 192 BlueMotion Tech. GTI	139	26 590
1.0 TSI 95 BlueMotion Euro6	94	16 790
1.4 TDI 75 BlueMotion Tech.	93	16 430
1.4 TDI 90 BlueMotion Tech.	97	17 140
1.4 TDI 90 BlueMotion Tech. DSG7	110	20 690

5 portes

Confortline (sur Trendline)

Boite DSG7

GOLF 7 (3 PORTES)

1.2 TSI 85 Trendline	113	18 850
1.2 TSI 110 Trendline	114	21 230
1.2 TSI 110 Confortline DSG7	115	25 330
1.0 TSI 115 DSG7 BlueMotion	99	26 330
1.4 TSI 125 Confortline	122	24 430
1.4 TSI 125 Confortline DSG7	118	26 330
1.4 TSI ACT 150 Confortline	112	26 980
1.4 TSI ACT 150 Confortline DSG7	113	28 620
2.0 TSI 220 GTI	139	34 150
2.0 TSI 230 GTI Performance DSG6	147	37 070
2.0 TSI 4Motion R	159	44 540

e-Golf

1.4 TSI Hybrid GTE

1.6 TDI 90 Trendline	35	38 500
1.6 TDI 110 Trendline	38	42 610
1.6 TDI 110 Confortline DSG7	102	28 430
2.0 TDI 150 Confortline	106	29 130
2.0 TDI 150 DSG6	117	30 380
2.0 TDI 184 GTD	109	35 150
2.0 TDI 184 GTD DSG6	119	36 900

5 portes (sauf GTE et e-Golf)

GOLF SW

1.2 TSI 85 Trendline	115	20 450
1.2 TSI 110 Confortline	117	24 820
1.2 TSI 110 Confortline DSG7	115	26 750
1.4 TSI 125 Trendline	125	23 660
1.4 TSI 125 Confortline DSG7	117	27 760
1.4 TSI 150 Confortline	123	27 930
1.4 TSI 150 Confortline DSG7	118	29 860
1.6 TDI 90 Trendline	102	25 080

1.6 TDI 110 BlueM. Trendline

1.6 TDI 110 Confortline 4Motion

2.0 TDI 150 Confortline 4Motion

2.0 TDI 184 4M. BlueM. Tech. FAP

2.0 TDI 184 DSG6 GTD

GOLF SPORTSVAN

12 TSI 85 Trendline

2.0 TSI 125 Confortline

1.4 TSI 125 Confortline DSG7

1.4 TSI 150 Confortline

1.4 TSI 1

Grand Cru Classe E



MERCEDES E400 CABRIOLET & LYNCH-BAGES

Lorsque l'une des plus prestigieuses propriétés du Médoc ouvre les portes de ses chais à un luxueux cabriolet étoilé, il est souvent question de grosses cylindrées et de nectars réputés.



MERCEDES E400 CABRIOLET
& LYNCH-BAGES

**À TRAIN DE SÉNATEUR COMME EN SPORTIF
AMATEUR, LE CABRIOLET ÉTOILÉ NE DISTILLE
QUE LE MEILLEUR**



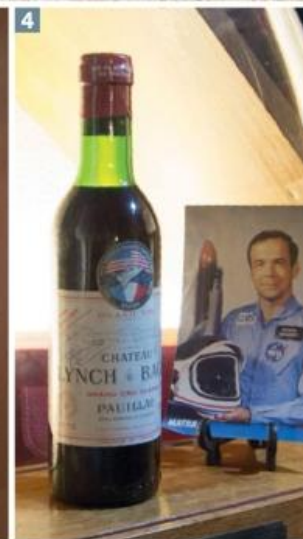
*Sur les petites routes
du vignoble bordelais,
la Classe E sait consommer
avec modération.*



La visite du sud-ouest français recèle parfois d'insoupçonnables touches d'exotisme. Ainsi, la capitale mondiale du vin peut se traverser à bord d'une somptueuse découvrable ou du... Sébastien Vauban, le navire flambant neuf effectuant quotidiennement la traversée de l'estuaire de la Gironde. Vous troquez alors les effluves de sans-plomb pour le clapot, les embruns et l'air marin. Ça sent les vacances. Trente minutes après avoir quitté Blaye, l'embarcation atteint Lamarque, sur les rives du Médoc. Direction, à présent, Château Lynch-Bages, à quelques enca-blures du débarcadère. Le cabriolet de Stuttgart nous y mène prestement, cheveux au vent. Juste le temps de goûter aux délices de son amortissement distillant un confort de roulement royal. Le périple girondin prend alors des accents de grand tourisme, teinté d'œnotourisme. Parmi les premières propriétés médoquines à avoir attiré les amateurs de grands crus du monde entier, Lynch-Bages se dévoile enfin. Avant de se délecter de son nectar, c'est au son velouté du V6 essence à injection directe que nous filons à travers la crème du vignoble bordelais. Véritable force tranquille, cette mécanique, cubant 3 litres, dopée par deux turbos, joue sur tous les tableaux. Comme un poisson dans l'eau à train de sénateur, ce bouillieur révèle, lorsqu'on le titille, un tempérament presque sportif. Mode sport de la boîte de vitesses enclenché, la E400 dévoile même une certaine agressivité. Les montées en régime très franches s'accompagnent d'un râle discret, mais suffisamment enthousiasmant pour faire tourner les têtes des vendangeurs. Doté d'une boîte automatique à 7 rapports douce et sereine, le cabriolet étoilé consomme avec modération, malgré une masse frisant les deux tonnes en mouvement. Cette saine propulsion témoigne d'un

comportement routier plutôt agile, tout en avouant sa préférence pour les parcours aux longs cours et les promenades dominicales à deux... ou à quatre. Avec un sens inné du recevoir, la découvrable Mercedes active alors son système Aircap. Au-delà de 40 km/h, une lamelle située au-dessus du pare-brise se déploie pour limiter les remous d'air dans l'habitacle, avant de s'escamoter en-deçà de 15 km/h. Pour les plus frileux, le chauffage de nuque Aircarf souffle de l'air chaud depuis le bas de l'appui-tête. Magique... et efficace. En plein hiver, les sièges chauffants et le chauffage permettent d'envisager, sans risque de bronchite, les virées à l'air libre. *A contrario*, lorsque le mercure grimpe, la fonction ventilée des assises avant vous rafraîchit le séant. Un *must*... Avec la nuit tombante et l'humidité bien présente, l'heure de recapsuler a sonné. Fidèle à la toile, comme sa rivale l'Audi A5, le cabriolet Classe E peut jouer du couvre-chef entre 0 et 40 km/h. Sans aucune intervention humaine, en dehors du contact sur la commande, l'épaisse capote bordeaux se replie prestement. Son exceptionnelle qualité annihile les bruits d'air, même à vitesse élevée. Bluffant ! Attachée à la réputation de la marque, l'allemande porte un soin particulier à la présentation et aux finitions. Appréhender les différentes fonctions du système d'info-divertissement est un jeu d'enfant. En deux temps, trois mouvements, le système de navigation nous mène aux portes du Château Lynch-Bages... en mode décapoté pour une arrivée remarquée... Nous n'aurons qu'un seul regret à l'issue de notre belle échappée : celui de n'avoir pu concilier cabriolet au coffre amputé (300 litres) et provision de grands crus classés... ●

PAR S. LARROUMET, PHOTOS C. CHOULOT





LA CAVE SE REBIFFE

Sans ostentation, la cour du château Lynch-Bages **1** bénéficie d'un entretien particulièrement soigné. Dans la salle à manger accueillant les 80 vendangeurs **2 & 5**, trône un Balthazar (12 litres) que seul Obélix **3** serait capable de boire d'une traite. Le cuvier historique datant de 1860, à la pointe de la technologie à l'époque, n'est plus utilisé depuis 1975. **7** Totalement rénové, il constitue le point d'orgue de la visite. **8** Aujourd'hui, les grandes cuves en inox contiennent jusqu'à 250 hectolitres de vin. **6 & 10** Impressionnants, les chais de Lynch-Bages renferment des centaines de barriques de chêne, remplies du précieux breuvage. C'est la dernière étape du vieillissement avant la mise en bouteille. **9** Dans le caveau, on ne trouve pas que du Lynch-Bages. Les grandes propriétés du Bordelais et d'ailleurs s'échangent régulièrement des flacons. **4** En 1985, cette demi-bouteille de 1975 est le premier vin à avoir voyagé dans l'espace, à bord de la navette Discovery, en compagnie de Patrick Baudry.



Le tweet de fin

AUX ARÔMES DE LYNCH-BAGES DANS LA FLEUR
DE L'ÂGE, RÉPOND L'ENVOÛTANTE IVRESSE
DU CABRIOLET MERCEDES

MERCEDES E400 CABRIOLET & LYNCH-BAGES

Caractéristiques

Moteur : V6 essence, bi-turbo, 24 soupapes, injection directe, 3 498 cm³, stop & start

Transmission : propulsion automatique, 7 vitesses

Puissance (ch à tr/min) 333 à 5 250

Couple (Nm à tr/min) 480 à 1 200

Poids (kg) 1 845

Long.xlarg.xhaut. (m) 4,70x1,79x1,40

Réservoir (l) 74

Conso mixte/CO₂ (g/km) 7,2/169

Vitesse maxi (km/h) 250

Pneus de série 235/45 R 17

Prix 68 900 €



EN VISITE CHEZ LYNCH-BAGES

Apparue au 17^e siècle, et connue sous le nom de Bages, la propriété change d'appellation au siècle suivant avec l'arrivée d'une famille irlandaise.

Les Lynch contrôlent le domaine pendant 75 ans, avant de le céder à Jean-Charles Cazes, en 1939.

Courant sur 100 hectares, ce vignoble d'appellation Pauillac produit trois vins, dont le plus réputé, Lynch-Bages, est l'un des 18 grands crus classés à Pauillac. La famille Cazes possède aussi le Château Ormes de Pez (Saint-Estèphe), le Château Bel-Air dans les Graves et, hors Bordelais, le Domaine des Sénéchaux (Châteauneuf-du-Pape) et le Domaine L'Ostal Cazes (Minervois). Dans les années 1980, la famille de vignerons est l'une des premières à promouvoir l'œnotourisme par le biais du Relais-Château Cordellian-Bages, qui possède une table étoilée. Ouvert toute l'année, Lynch-Bages accueille environ 20 000 visiteurs par an. À noter : en 2003, au lieu de construire un nouvel entrepôt, le village de Bages, attenant au château, a été réhabilité, la fameuse brasserie Café Lavinal devenant un point de passage incontournable du Médoc.



Givré ou j'y vais

Faute de neige, le début de la saison des
Mais Auto Moto a quand même trouvé



pas ?

**sports d'hiver a été perturbé.
le moyen de glisser !**

Du froid, de la glace et de la fureur. Bienvenue à Val Thorens, pour la première course du Trophée Andros 2015-2016 qui fête, cette année, sa 27^e édition. À mon programme, pas l'épreuve phare, non, mais un simple essai de voiture électrique. Attention, pas une Autolib' ou une Zoe, une Andros Car. Fabriqué en France, ce buggy, doté d'un châssis tubulaire, d'une carrosserie en fibre de verre et d'un moteur électrique, revendique 122 ch (90 kW), répartis sur les seules roues arrière motrices via un différentiel autobloquant. Bref, pas le genre d'engin que l'on gare le long d'une borne de recharge, après une heure d'embouteillage. Son terrain de prédilection ? La glace et le verglas. L'Andros Car se conduit en finesse... mais en travers. Et en cas de trafic, la distribution de coups de pare-choc est fortement conseillée pour déstabiliser puis dépasser ses congénères. Tout ça, c'est la théorie. En pratique, il s'agit de ne pas (trop) restyler la voiture, confiée dès le lendemain à un "vrai" pilote, pour la première manche de la saison. Entre la conduite sur le bitume et le pilotage sur glace, on apprend rapidement, à ses dépens, qu'il n'y a à peu près rien de commun. Même avec l'aide de 350 clous par pneu, il existe un monde entre le mouvement des mains sur le volant et la direction effectivement prise par la voiture. Heureusement, du haut de ses 16 participations au Trophée, Franck Lagorce, dit docteur ès-travers, distille quelques conseils bien utiles. Première suggestion : activer le désembuage, sous peine de naviguer à l'aveugle. Il fallait y penser... Les recommandations propres à la conduite sont plus surprenantes : après avoir balancé la voiture au freinage (dégressif), ne pas contrebraquer... même lorsque l'arrière menace de passer devant. Il est impératif, en effet, de conserver les roues braquées vers l'intérieur du virage pour se donner une chance de trouver le point de corde. C'est exactement l'inverse de ce qui est préconisé sur le sec. Lancé sur le tracé de "Val Tho", bordé d'imposants murs de neige en guise de bacs à graviers, je dois me faire violence pour respecter la règle... sans me montrer trop prudent pour autant, sous peine de passer pour le plus lent de l'assemblée. Ce qui porterait un coup fatal à mon égo ! Autant dire que les premiers tours s'avèrent délicats. À l'accélération, notamment, où, un brin enthousiaste, le cerveau commande au pied droit d'enfoncer la pédale. Dans un nuage de glace, l'Andros Car se met alors à creuser des sillons dans la piste. Très spectaculaire, mais pas vraiment efficace. Au freinage, ce n'est pas mieux. Si on ne la jette pas, elle se prend pour une luge et file tout droit. L'idéal serait d'entrer dans les épingles en marche arrière... Si quelqu'un a la solution, je suis preneur. Au bout de quelques tours, pourtant, la confiance s'installe. Le rythme augmente. Les manœuvres se fluidifient. Finis les petits coups de gaz pour faire pivoter la voiture. Et c'est là qu'arrivent les ennuis... Même en milieu de ligne droite, accélérateur au plancher, les 810 kg du buggy se dandinent de gauche à droite. Adresse, promptitude et concentration sont nécessaires pour se maintenir en piste. Seuls d'incessants petits coups de volant permettent de rétablir la situation. On ne regarde plus le tracé par le pare-brise, on l'observe par les vitres latérales, comme dans une course de drift. Et si, par chance, on ne finit pas planté dans un mur de glace, on en ressort avec l'impression... d'être un champion. ●

PAR L. PINEL, PHOTOS TROPHÉE ANDROS/B. BADE



1 2



4 5



6

1 Lors de la finale du Trophée Andros Électrique, 12 voitures sont lancées en peloton, pour 8 tours de course. 2 3,36 m de long, 810 kg, 4 freins à disques, un différentiel autobloquant et seulement deux roues motrices : de vrais bolides de course, fabriqués à Magny-Cours, par Exagon. 3 Laury Thilleman, Miss France 2011 et marraine du Trophée Andros 2016, participe au championnat avec la voiture aux couleurs d'ERDF. 4 Toutes identiques, les voitures sont mises en charge entre chaque session sur piste. Leur batterie lithium-ion autorise 35 minutes d'autonomie. 5 Photo souvenir entre Laury et Jean-Philippe Dayraut, sextuple vainqueur de l'épreuve reine, qui court cette année au volant d'une Mazda 2. 6 Conseils de pilotage : Franck Lagorce sait de quoi il parle. Il participe aux deux championnats de l'Andros 2016, le thermique et l'électrique. 7 Premier briefing et, déjà, une recommandation surprenante : "Oubliez tout ce que vous savez de la conduite sur bitume. La glace, ça n'a rien à voir..." 8 Max Mamers organise le Trophée Andros depuis 1990. La compétition a vu s'affronter des pilotes comme Alain Prost, Olivier Panis, Romain Grosjean et Yvan Muller, vainqueur du Trophée à dix reprises. 9 Remise de diplôme en fin de journée. 10 L'ordinateur de bord sert davantage aux techniciens en charge de l'entretien qu'au pilote, qui doit surtout se concentrer sur ses trajectoires ! 11 Siège baquet et harnais. Seules fonctions de "confort" : un désembuage et des essuie-glace. 12 Chaque pneu se compose de 350 clous. 13 Avec Franck Lagorce aux commandes, une brève démonstration vaut mieux qu'un long discours. 14 Ma grand-mère me l'a souvent répété : blanc sur blanc, tout fout le camp...



12



10 11







A red Ford Mustang is shown from the rear left side, driving on a two-lane asphalt road that curves to the right. The road has double yellow lines. In the background, there is a metal guardrail and some greenery. The text is overlaid on the right side of the image.

Retour aux sources

En avril 1964, Ford propose à des journalistes de rallier New York à Detroit au volant de la nouvelle Mustang. Nous sommes partis sur leurs traces, le mois dernier, à bord du cabriolet 2016.



Révélee à la foire universelle de New York, le 17 avril 1964, la Ford Mustang révolutionne le paysage automobile américain. Désirable et richement dotée, elle coûte 10 dollars de moins qu'une Volkswagen Coccinelle. Son succès est immédiat – 22 000 commandes le premier jour – et s'inscrit dans la durée : neuf millions d'exemplaires vendus en l'espace de cinq générations. Aujourd'hui, la Mustang, 6^e du nom, est commercialisée, pour la première fois, dans le réseau Ford Europe. Il était donc tentant de reproduire, 51 ans plus tard, le parcours de nos confrères entre le Westchester Country Club, un golf chic de la banlieue new-yorkaise, et l'hôtel Dearborn Inn, proche de Detroit. Ce dernier a été choisi pour sa proximité avec le siège de Ford, mais aussi parce que Lee Iacocca, le responsable du projet à l'époque, y avait réuni ses ingénieurs, dans le plus grand secret, en vue de la mise au point de la première pony car de l'histoire. Composé des incontournables highways, mais aussi de routes plus escarpées et plus urbaines, notre parcours se scinde en deux étapes : 700 km pour rejoindre les célèbres chutes du Niagara, puis 450 km par le Canada et les rives du lac Érié pour arriver à Dearborn, Michigan. Lancés à bon rythme sur la Highway 84, les 421 ch de notre Mustang GT cabriolet galopent

sans broncher. Durant la traversée de l'État de New York, sous un soleil éclatant, les borborygmes du V8 5.0 litres ravissent les tympans. Dynamiquement aussi, l'américaine séduit. Équipé du Pack Performance, livré en série en Europe, notre exemplaire reçoit un châssis sport, des freins au diamètre majoré et des jantes de 19 pouces (13 pouces en 1964...). Au premier ravitaillement, une autre bonne surprise nous attend... Alors que nous avons filé bon train – accélérations généreuses et reprises vigoureuses – la consommation moyenne s'établit à 13 l/100 km. Rapporté au plaisir éprouvé, c'est peu. D'autant qu'aux États-Unis, le sans-plomb se vend 0,58 € le litre, environ ! Après avoir dépensé 35 dollars pour 55 litres, notre road-trip reprend sur le même rythme. Les miles défilent, les paysages changent : les verts espaces de la banlieue de la Grosse Pomme cèdent la place à des sites plus rocaillieux, avant que le relief ne s'aplanisse. Les premiers panneaux Niagara Falls apparaissent. Impossible, malheureusement, de s'arrêter à l'endroit où nos confrères ont pris la pose cinq décennies plus tôt. Au péril d'une amende salée, nous prenons quand même le risque d'immortaliser la scène face aux plus célèbres chutes de la planète. Après une pause hôtelière sur l'autre rive du Rainbow Bridge, nous poursuivons notre périple



1 Sortie des chaînes de Dearborn le 5 mars 1964 et dévoilée au public lors de la foire universelle de New York, un mois plus tard, la Mustang offrait alors trois niveaux de puissance : V8 4.2 164 ch et V8 4.7 de 210 ch ou 271 ch en version high performance, tous associés à une boîte automatique à 3 rapports. **2** Lancé du Westchester Country Club, dans la banlieue de New York, le road trip de l'époque ne comportait pas de piège de navigation. Mais nous avons quand même préféré utiliser le GPS, une option à 1200 €, livrée avec un système hifi élaboré. **3** Première étape du road-trip : les chutes du Niagara, situées à 700 km de New York. Réalisé essentiellement sur autoroute, le trajet n'a demandé qu'un peu plus de 7 heures. **4** Faire le plein permet de profiter de l'ambiance typique des stations-services américaines, mais aussi de s'amuser du prix des carburants : 2,18 € pour un gallon (3,785 litres) en moyenne, soit 0,58 € le litre ! **5** Après 1200 km, le parcours s'achève au Dearborn Hill Hotel. C'est dans l'une des salles de réunion que les concepteurs de la Mustang se rassemblaient pour définir les contours de la future icône.



sous un franc soleil canadien. Direction Detroit. Fidèle à son esprit *muscle car*, notre monture se livre alors à quelques *burns* sur les routes de campagne désertes alentours. Une fois les pneus "affinés", nous rejoignons la Highway ON 401, menant à l'entrée nord de Detroit, via un pont contrôlé par la douane US...

Fier dans son uniforme, le fonctionnaire de l'État du Michigan nous trouve un brin suspect, malgré nos sourires et nos bonnes intentions. Selon lui : "Une voiture appartenant à Ford doit être conduite par... un salarié de Ford." En dépit de nos explications, la tension monte. Le serveur zélé insiste même pour qu'on lui ouvre le coffre. Après vingt minutes de palabres et plusieurs allers-retours vers son bureau, il nous invite à quitter les lieux en grommelant : "La prochaine fois que vous viendrez rouler aux États-Unis, faites-le avec votre propre voiture..." Après tout, acheter cette attachante Mustang ne serait pas une mauvaise idée... Remis de nos émotions, nous arrivons, enfin, à Dearborn, banlieue calme de Detroit, à la pelouse millimétrée. Ford y est certainement le principal propriétaire terrien. Centre de recherche et d'essais, direction générale, siège social et même usines... tout l'univers du géant américain s'expose ici. À 500 mètres du musée Henry Ford, l'hôtel

Dearborn Inn, exploité par la chaîne Marriott, a conservé son cachet des années 1960. Aujourd'hui décoré aux couleurs de Lincoln, la marque de luxe du groupe, l'établissement n'a rien conservé de l'époque Mustang. Seuls les murs gardent le souvenir de ce qui s'est joué ici : le destin d'un mythe de l'industrie automobile mondiale.... ●

PAR D. LAURENT, PHOTOS C. HUNSICKER/ACE TEAM

Caractéristiques Données constructeur

FORD MUSTANG GT CABRIOLET 2016

Moteur :	V8, 4 951 cm ³
Transmission :	aux roues AR, BVA6
Puissance (ch à tr/min)	421 à 6 500
Couple (Nm à tr/min)	524 à 4 250
Poids (kg)	1 120
0 à 100 km/h (s)	4*8
Vitesse max (km/h)	250
Conso mixte (l/100 km)	12
CO2 (g/malus)	289/8 000 €
Prix	46 000 €





Auteur d'un passage remarqué dans l'émission *Top Gear*, sur RMC Découverte, le mois dernier, Mathieu Madénian (ci-dessous aux côtés de l'acteur Frédéric Diefenthal) interprète son nouveau spectacle sur la scène du Grand Point Virgule, à Paris, jusqu'au 30 avril, avant une tournée en province. À noter : la sortie en DVD de son premier show.



1 Son fantasme : la Ferrari de Magnum. 2 Son quotidien : au volant d'une Smart. 3 Sa première voiture : la Twingo de sa mère. 4 La berline de son enfance : une Renault 25, pour aller à Marseille... 5 Son DVD.



MATHIEU MADENIAN

LE SENS DE L'HUMOUR PERPÉTUELLEMENT EN ÉVEIL,
L'EX-JEUNE POUSSE DU BARREAU A CHOISI D'AMUSER
LA GALERIE AU LIEU DE PRONONCER DES PLAIDOIRIES.
MAIS SAVIEZ-VOUS QU'AVANT DE DEVENIR UN AS
DE LA PROVOC, MATHIEU AVAIT TÂTÉ DU PADDOCK ?



Alors comme ça, vous avez baigné dans le milieu de la Formule 1...

Un peu, oui. Durant sa carrière, mon père gérait l'accueil des VIP sur certains grands prix, comme celui d'Espagne, à Barcelone. Et moi, je faisais faire le tour du circuit à ses clients en Renault Espace. J'ai des photos souvenirs aux côtés de Prost, Patrese ou Senna.

Ça n'a pas fait naître chez vous une vocation ?

Avec mon père, on faisait régulièrement du karting. Comme il pesait 80 kg, j'étais toujours devant. Pour autant, je n'ai jamais senti que j'avais le génie du pilotage. Et aujourd'hui, lorsque je regarde une course à la télé, j'ai du mal à ne pas roupiller. Alors non, pas de regret.

En quoi roulez-vous ?

En Smart, la voiture la plus pratique quand on vit à Paris. Elle est immatriculée 66. Lorsqu'on est arrêté par un flic pour usage du téléphone au volant, dire qu'on vient de Perpignan, ça peut aider. Mais au quotidien, pour me rendre à la salle de spectacle, je prends le taxi ou le métro, station Montparnasse.

Vous avez une voiture de rêve ?

Dès que je gagne assez d'argent, j'achète un truc qui fait du bruit. Sûrement une Ferrari, juste pour me la péter... Quand tu roules en Ferrari, ça veut dire que tu n'as pas trop de souci dans la vie. J'ai toujours flashé sur celle de Magnum. Mais cette California me va très bien aussi.

Vous l'aimez pour sa ligne, son V8 de 560 ch ou son prix (188 000 €) ?

Pour tout, je l'aime pour tout. Je roule à 100 km/h et j'ai l'impression de marcher, c'est fou ! Avec une bagnole comme ça, tu as juste envie de prendre l'autoroute et de rouler... jusqu'à Perpignan.

Est-ce que les belles voitures, ça plaît encore aux filles ?

Pas sûr, je crois que c'est un peu passé de mode. En même temps, une Ferrari, ça reste top pour draguer... Sauf si tu as

Michel Drucker siège passager. Là, si tu veux emballer, c'est direction le crématorium.

Votre rapport à la vitesse ?

J'aime bien... quand c'est moi qui conduis. Sinon, je n'ai pas confiance. Quand je prends l'avion, je regarde toujours la tête du pilote dans le cockpit pour voir... s'il ne baille pas.

Y a-t-il de l'automobile dans votre nouveau spectacle ?

Non, mais je suis en train d'écrire un sketch sur la *road rage*, la faculté que nous avons à nous énerver au volant. Personnellement, je ne suis plus le même en voiture. Je deviens débile, il me prend des envies de meurtre, je suis d'une vulgarité sans nom. Mais je vous rassure, dès que je baisse la vitre ou que j'ouvre ma portière, ça se calme.

Un souvenir d'enfance...

Quand on partait voir la famille à Marseille dans notre Renault 25, j'étais insupportable. Tout en conduisant, mon père me frappait à l'aveugle. Je levais les jambes et il se fracassait la main contre la banquette. Le seul truc qui me calmait, c'était "*Raspoutine*" de Boney M. On me le passait en boucle pendant 3 heures. Ma mère n'en pouvait plus.

Un souvenir du permis...

Je l'ai eu en hiver. En rentrant chez moi, en fin de journée, ma mère me dit : "*Tiens, va t'acheter l'album d'IAM pour te récompenser*". En sortant de l'Intermarché, je vois des gens qui me font des grands signes de la main. Je me dis : ils sont contents pour moi, ils savent que j'ai eu le permis. En fait, j'ai roulé 6 kilomètres tous phares éteints.

Un souvenir de votre première voiture...

La Twingo que ma mère m'avait donnée. C'était génial. Les sièges se rabattaient pour se transformer en lit. On pouvait tout faire dedans. Maman, je l'avoue, j'ai fait une fois l'amour dans ta voiture ! Été 1992, à Argeles. Elle s'appelait Claire... Aujourd'hui, les bêtises au volant, je ne peux plus me permettre, les gens pourraient me reconnaître. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR L. ROBERT

Après 50 années passées, inanimées, à l'ombre des hangars d'une propriété des Deux-Sèvres, une soixantaine de merveilles roulantes ont retrouvé la lumière. C'est la fabuleuse histoire de la collection Baillon, contée dans un ouvrage haut en couleurs et en images d'exception.



Beautés cachées







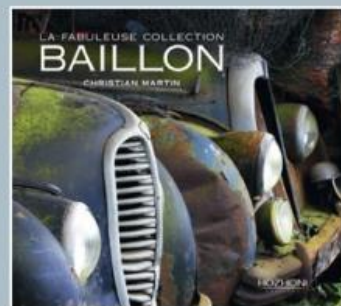
6

Bricoleur de génie, à la tête d'une entreprise de transports qui emploiera jusqu'à 200 salariés, Roger Baillon se passionne pour les automobiles, françaises de préférence. Il accumulera près de 200 modèles, dont une Talbot-Lago T26 Saoutchik Grand Sport châssis court de 1949 (pages précédentes), l'un des 29 exemplaires construits, une rarissime Panhard et Levassor Dynamic de 1936 **6**, un coach Delahaye Chapron coupé Junior de 1948 **1 2**, ou une Bugatti Type 57 de 1937 **5**. Les habitacles **3** se sont révélés, pour la plupart, mieux conservés que les carrosseries. Dévorée par le lierre, cette Delage D6-11 Coach de 1934 **4** était l'une des préférées de Roger Baillon. Et que dire de l'intérieur de ce cabriolet Talbot-Lago T26 Record **7** ...

7







DE ROUILLE ET D'OR

Fin 2014, la collection de Roger Baillon, un entrepreneur décédé en 1996, qui avait bâti sa fortune juste après-guerre dans le transport de matériaux, est extraite des hangars sous lesquels elle végétait depuis un demi-siècle. Récupérées, au fil des pérégrinations campagnardes de cet ancien mécanicien aéronautique, ces automobiles rarissimes, abandonnées au fond des granges, étaient alors promises à une destruction certaine. Vendu aux enchères, en février 2015, ce lot d'une soixantaine de belles endormies a atteint la somme record, compte tenu de leur état de vétusté, de 25 millions d'euros. Assaillies par le lichen, le lierre, la rouille et la nostalgie, elles ont été immortalisées, dans leur jus, pour les besoins de ce magnifique ouvrage. *"Jamais plus un tel trésor ne sera exhumé dans le monde"*, s'est enthousiasmé Pierre Novikoff, expert en automobile de collection auprès de la maison de ventes Artcurial. *La fabuleuse Collection Baillon*, de Christian Martin et Michel Guégan, Éditions Hozhoni, 160 pages, 49 €.

1 3 Avec son long capot et ses roues fil, la Talbot-Lago Fastback Coupé de 1946 figurait parmi les voitures les plus puissantes du monde. Roger Baillon n'était pas insensible aux étrangères, la preuve avec cette Porsche 356 SC de 1963 **5**. Il vouait également une tendresse particulière aux utilitaires **2** et aux camions **7**. L'homme était aussi carrossier, comme en atteste cette Simca 8 **4**, baptisée l'Oiseau bleu, qu'il a lui-même dessinée et fabriquée. Considéré comme le clou de la collection, cette Ferrari 250 GT California **6 7**, ayant appartenu à Alain Delon, avait été dénichée par Jacques Baillon, le fils de Roger. Lors de la vente aux enchères organisée par Artcurial, elle a été vendue plus de 16 millions d'euros.



Roulez jeunesse

Si Papa doit souvent se résigner à acheter un Scénic lorsqu'il rêve d'une 911, fiston n'est pas soumis aux mêmes contraintes. Auto Moto lui a concocté une petite sélection. PAR L. PINEL



LA LUXUEUSE "HAND MADE"

Hommage à la Bentley Blower des années 1920, ce modèle, fabriqué à la main en Angleterre, jouit d'une structure en bois, d'une assise et d'un volant en cuir surpiqué et de roues en aluminium. Livré avec un garage en bois. shop.bentleymotors.com, 4 265 €



ANCIENNE ÉLECTRIFIÉE

Inspirée de la mythique Porsche 356, cette voiturette électrique s'habille d'une carrosserie en plastique. Reposant sur des pneus en caoutchouc, elle file à 4 km/h en marche avant et dispose d'un mode reverse pour les créneaux. shop4.porsche.com/France, 402 €



POIDS LOURD POUR POIDS PLUME

Réplique du célèbre tracteur de semi-remorque Mercedes Actros 2, ce porteur en plastique, conçu par le fabricant de jouets allemands Ferbedo, est disponible en gris ou en doré. Pour enfants à partir de 18 mois. boutique.mercedes.fr, 86 €



LA MOTO ANNIVERSAIRE

Arborant les couleurs de la marque aux États-Unis, la draisienne Yamaha Café Racer dispose d'un cadre en bois et de pneus de 10 pouces à chambre à air. Pour minimiser le risque de chute, l'amplitude du guidon est limitée à 30°. www.yamaha-motor.eu/fr, 139 €



LA SKODA... DE PAPA

Dotée d'un klaxon sur le volant et du vert officiel de la marque tchèque, cette voiturette, stickée ERC (European Rallye Championship !) affiche, en vraie Skoda, un gros gabarit... pour un petit prix. boutique.skoda.fr, 72 €

KART À PÉDALES

Habillée aux couleurs Audi Sport, la Kids Car se destine aux enfants de 3 à 6 ans. Ce mini-karting s'offre des jantes alliage, un siège sport, un kit d'autocollants et une paire de pédales pour taper le chrono dans le couloir de l'entrée. www.audi-shop.fr, 359 €



GOURMAND

La cuisine facile



UN MAGAZINE

TOUTES LES 2 SEMAINES
+ 7 BEST OF PAR AN

Des recettes et
menus familiaux,
rapides,
pas chers...

DES NEWSLETTERS

CHAQUE SEMAINE

Un menu complet
hebdomadaire



UN SITE INTERNET

AU QUOTIDIEN

Des milliers de recettes
de pros, des vidéos,
des astuces de chefs...



UNE COMMUNAUTE

EN LIVE



Jeux concours,
échanges d'astuces
et recettes

UN COFFRET

TOUS LES MOIS

Des produits et des
recettes pour
un dîner d'exception
coffretgourmand.viepratique.fr



Rejoignez-nous



Audi
Vorsprung durch Technik



Modèle présenté:

290 €/mois*

**Maintenant vous savez
à quelle vitesse part une Audi A3.**

3 ans de garantie
et entretien avec pièces d'usure*** inclus.**

Chez Audi le loyer permet d'accéder à plus qu'un véhicule d'exception. C'est une porte vers la quiétude, avec la garantie de ne pas avoir de surprise lors de l'entretien. Parce que pour Audi, l'exigence ne s'arrête pas à la fabrication du véhicule.



Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer 2.999 € et 35 loyers de 290 €. Offre valable du 1^{er} janvier au 29 février 2016.

*Exemple pour une Audi A3 Sportback Attraction 1.6 TDI 110 ch BVM6 avec option incluse dans les loyers: Rampes de pavillon, en location longue durée sur 36 mois et pour 45000 km maximum, hors assurances facultatives. **Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15 av. de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise - 451 618 904 - ORIAS: 08 040 267 (www.orias.fr). ***Entretien plus souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 10/12/2015. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie. © Jonathan Schule.

Gamme Audi A3: consommation en cycle mixte (l/100km): 1,5 - 8,3. Rejets de CO₂ (g/km): 35 - 194.